

PROPOSTA PARA A QUALIFICAÇÃO DA
AVENIDA DOUTOR LOURENÇO PEIXINHO

Abril de 2013

Equipa

Universidade de Aveiro

Jorge Carvalho, Frederico Moura e Sá (DCSPT)

Carlos Borrego, Jorge Amorim, Cláudia Pimentel, Joana Valente (DAO-CESAM)

Bruno Soares Architectos

Luís Jorge Bruno Soares, Henrique Bruno Soares

Câmara Municipal de Aveiro

Higino Póvoa, Ângela Cunha, Paulo Marinheiro, João Pontes, Maria João Tavares, Florbela Matos

Índice

1. Metodologia de elaboração da Proposta

2. Programa

- 2.1 Enquadramento da Avenida na Cidade
- 2.2 Programa por componentes
 - 2.2.1 Espaço público
 - 2.2.2 Edifícios
 - 2.2.3 Animação

3. Projeto base para o Espaço Público

- 3.1 Situação existente
- 3.2 Metodologia de projeto
- 3.3 Projeto base (proposta)
- 3.4 Ação do vento e conforto pedonal

4. Quadro de referência para a transformação e uso dos Edifícios

- 4.1 Da situação existente às opções conceptuais
- 4.2 Regulamento urbanístico e perequativo (proposta)

5. Propostas complementares

- 5.1 Centro de Aveiro
- 5.2 Rossio da Estação
- 5.3 Rossio da Ria

6. Sugestões executórias

- 6.1 Enquadramento legal
- 6.2 Alterações ao Plano de Urbanização (proposta)
- 6.3 Área de Reabilitação Urbana (proposta preliminar)
- 6.4 Fiscalidade relativa ao imobiliário (proposta)

Anexos

- 1. Situação Existente (planta e alçados dos edifícios)
- 2. Projeto base para Espaço Público (desenho)
- 3. Projeto base para Estacionamento enterrado (desenho)
- 4. Enquadramento Volumétrico dos Edifícios (desenho)

1. Metodologia de elaboração da Proposta

Esta proposta constitui mais uma etapa para a construção de um Programa de Qualificação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho, dos consequentes projetos e das consequentes ações.

O processo iniciou-se com uma fase de discussão pública, de que resultou a publicação “O futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho”.

Este relatório corresponde à entrega de uma encomenda, centrada sobretudo no Espaço Público, mas incluindo também propostas relativas aos Edifícios e não deixando de considerar como desejável que a intervenção inclua ainda um programa de Animação Sociocultural.

Em página seguinte é apresentado organigrama da Metodologia adotada, da qual vale a pena destacar o processo de intensa participação ocorrida na elaboração de **Projeto Base para o Espaço Público**. Envolveu: a Junta de Freguesia de Vera Cruz, a população residente e a Associação Comercial; workshop agregando agentes diversos, trabalhando sobre cenários alternativos; reuniões com a Assembleia Municipal; e ainda reuniões técnicas com um grupo constituído para o efeito e com técnicos municipais. Permitiu chegar a uma proposta consistente, que se afigura muito consensual no que respeita ao perfil transversal adotado para a Avenida e que apenas gerou controvérsia na sua proposta mais arrojada, a do fecho nos topos à entrada automóvel.

No que respeita ao **Quadro de Referência para a Transformação e Uso dos Edifícios** são aqui apresentadas propostas muito concretas, que apontam para a institucionalização de uma Área de Reabilitação Urbana e que incluem regulamentação urbanística, perequativa e relativa à fiscalidade. Há que referir que ainda não foram objeto de discussão pública.

Quanto ao **Programa de Animação**, foram feitos contatos, desenhadas hipóteses, estimuladas iniciativas (sobretudo da ACA). Mas trata-se de um processo apenas iniciado, a desenvolver.

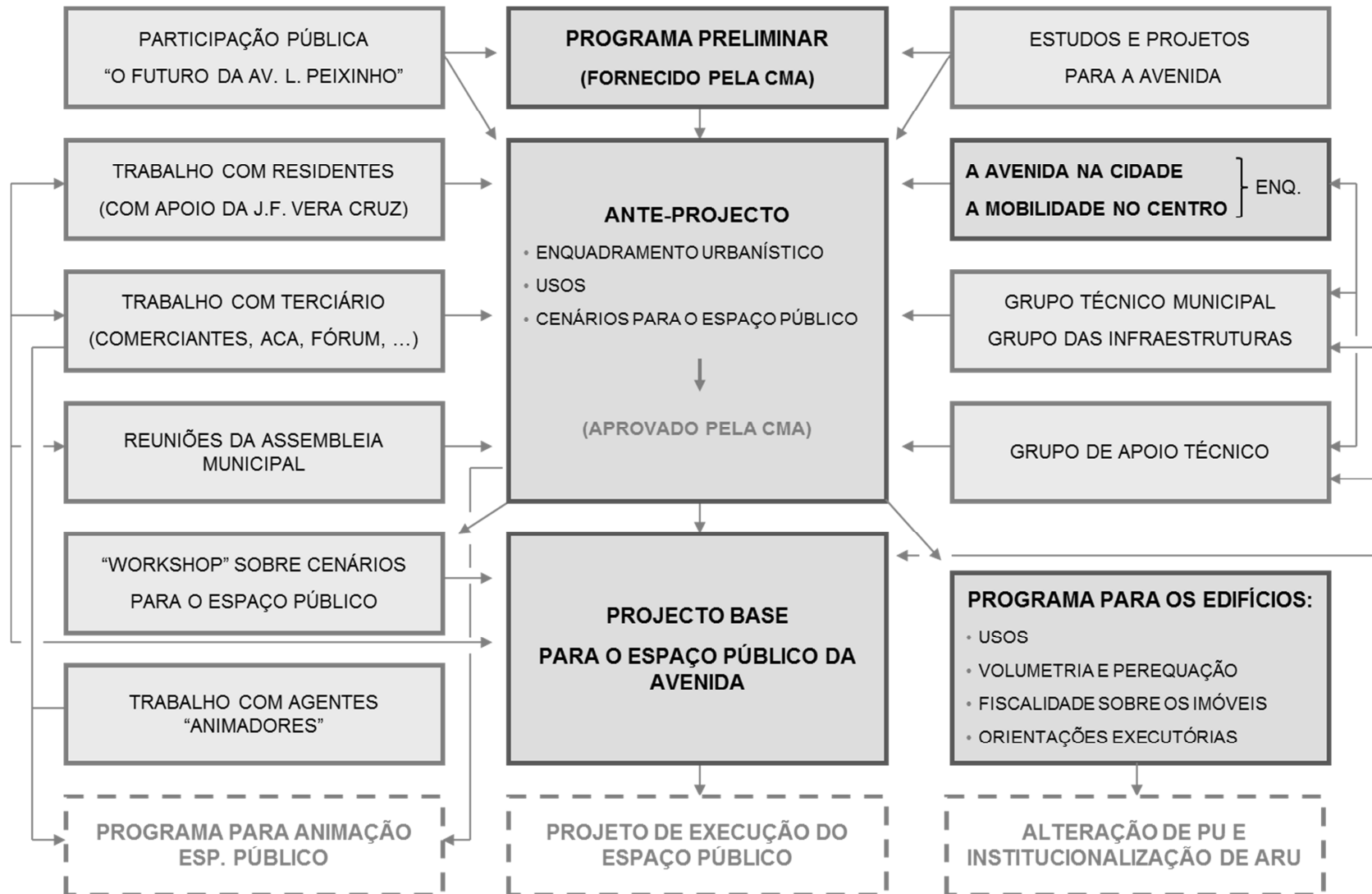
As propostas aqui formuladas apresentam então, em consonância com a encomenda a que respondemos, desenvolvimento muito desigual nas suas várias componentes.

Os passos seguintes, para a concretização do Programa, sugere-se que sejam:

- A elaboração de um projeto de execução para o Espaço Público da Avenida, na sequência da necessária aprovação municipal.
- A formalização de Área de Reabilitação Urbana, associada a alteração do Plano de Urbanização, após discussão pública das propostas aqui formuladas e consequente decisão municipal.
- A constituição de um gabinete municipal com a função exclusiva de dinamização do Programa, que teria como atribuições primeiras:
 - O acompanhamento das tarefas acima referidas;
 - O contato com proprietários e promotores para desenvolvimento de operações de reabilitação em edifícios “estratégicos”;
 - A dinamização de um programa de animação sociocultural.

De notar que para além da encomenda, para além da Avenida, são ainda apresentadas propostas complementares, nomeadamente de institucionalização e dinamização de Unidades de Execução para o Rossio da Ria e para o Rossio da Estação, que poderiam ficar também a cargo desse gabinete.

1. Metodologia de elaboração da Proposta



2. Programa

Partindo de um Programa fornecido pela Câmara Municipal (ver página seguinte), este foi totalmente respeitado, mas foi sendo também desenvolvido ao longo do trabalho:

- Logo no início, por se ter considerado indispensável aprofundar a visão sobre o papel que a Avenida deverá desempenhar no quadro global da Cidade.
- Na parte final porque, entendendo-se este trabalho como uma peça orientadora de ação conducente à qualificação da Avenida, considerou-se importante perspetivar desde já os passos seguintes para que o Projeto venha a ser concretizado.

Este processo integra então:

- Um aprofundamento do Programa, decorrente de opções prévias, já validadas pela Câmara Municipal, relativas ao enquadramento da Avenida na Cidade.
- Desenvolvimentos e orientações executórias subdivididos por domínios: qualificação do espaço público, qualificação e utilização dos edifícios; animação sociocultural.

Já atrás se referiu que estas orientações programáticas apresentam um desenvolvimento muito desigual, exprimindo estados distintos na construção das diversas componentes que deverão integrar um Programa de Qualificação da Avenida Dr. Lourenço Peixinho.

2. Programa

PROGRAMA BASE (FORNECIDO PELA CMA)

QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO:

- Organizando a Avenida no quadro da organização funcional e da mobilidade da área envolvente, favorecendo atravessamentos transversais (entre a Beira-Mar / Sá Barrocas e a área do Centro de Congressos) e perspectivando prolongamentos.
- Condicionando a solução a Programa para a Avenida (e para o túnel), a fixar no quadro da elaboração do Plano de Mobilidade e a aprovar pela CMA.
- Valorizando a função pedonal, em articulação com a vivificação das funções terciárias e artístico-culturais do rés-do-chão dos edifícios.
- Diminuindo a presença automóvel, anulando (ou minimizando) estacionamento de superfície e condicionando a circulação ao longo do eixo, preferencialmente sem utilização de semáforos ou sinais de trânsito.
- Perspetivando lançamento de concurso para construção de estacionamento subterrâneo que, se possível, pague a intervenção no espaço público.
- Perspetivando a colocação de elementos que possam adquirir valor simbólico (associados à água, arte, tecnologia ...).

REGRAS PARA A TRANSFORMAÇÃO DOS EDIFÍCIOS:

- Fixando volumes, considerando a articulação dos existentes, o respetivo valor patrimonial e a necessidade de remate ou embelezamento de empenas laterais.
- Fixando usos desejáveis e admissíveis, com vista a uma ocupação multifuncional e à animação do espaço público.

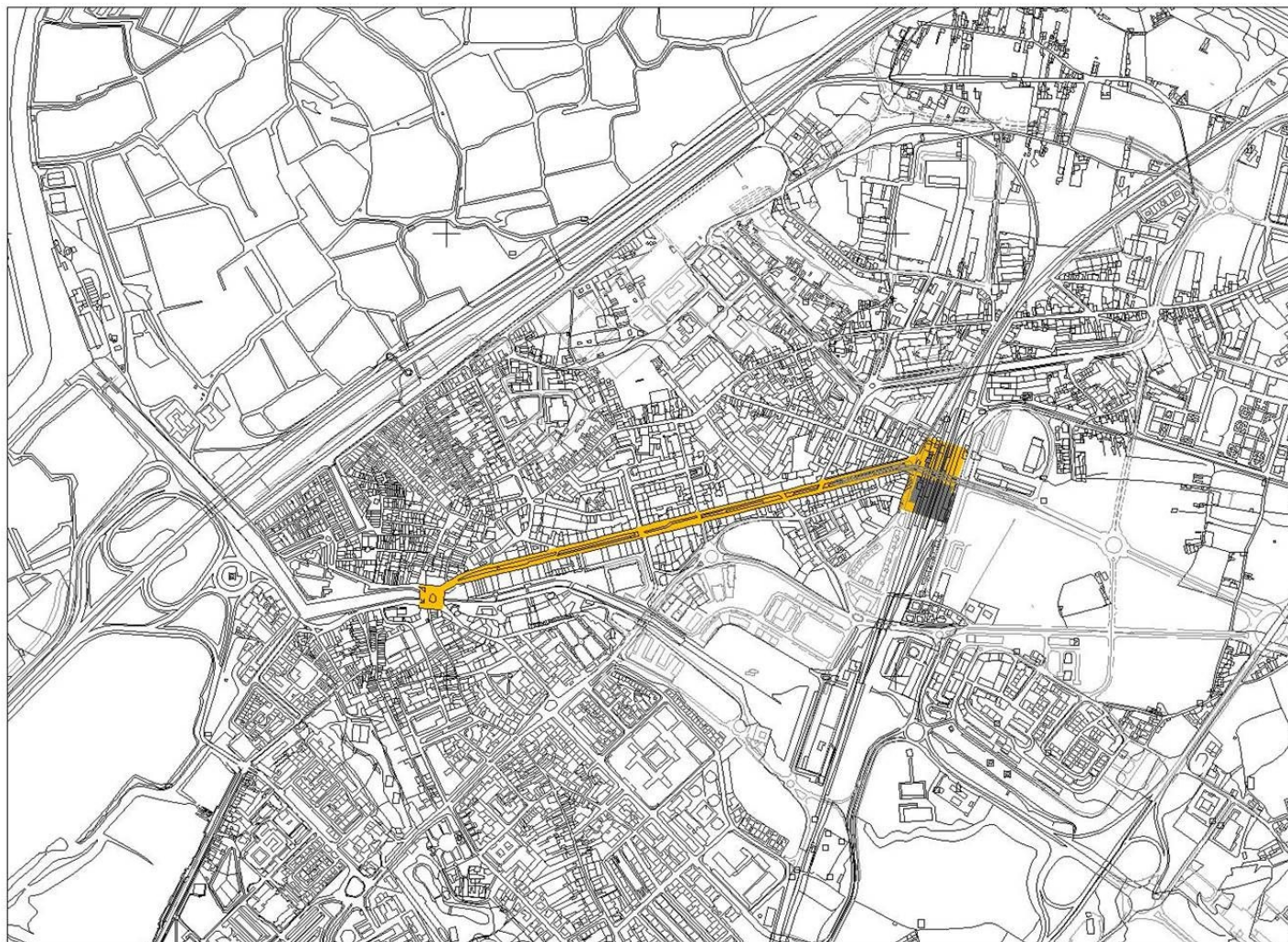
DINÂMICA PARA QUALIFICAÇÃO DO TERCIÁRIO:

- Acentuando processos relacionais entre agentes (públicos e privados, sobretudo com funções comerciais, culturais e administrativas) e, destes, com a CMA.
- Construindo com eles programa de qualificação e perspetivando procura de meios financeiros para o efeito.

2. Programa

PONTO DE PARTIDA, FIXADO PELA CMA:

- Eixo de valor simbólico, essencialmente pedonal e terciário;
 - Eixo de fácil acesso, evitando atravessamento motorizado.
-



2. Programa

2.1. ENQUADRAMENTO DA AVENIDA NA CIDADE

2.1.1. PARA LÁ DA AVENIDA

A Avenida Lourenço Peixinho corresponde a um eixo linear que liga dois pontos importantes da Cidade, a Ponte Praça e a Estação. Não obstante, olhando para o território envolvente, percebe-se que o eixo operativo, que interessa assumir e qualificar, vai para além destes limites:

- A poente, estendendo-se pelo Rossio e para além dele, até à Ria.
- A nascente, prolongando-se para o outro lado da Estação, espaço de grande acessibilidade rodoviária, local óbvio para a organização de intermodal entre os vários modos de transporte.

Chega-se assim a um programa muito mais integrado, estruturante e qualificador, articulando simbolismo e funcionalidade:

- A Avenida como parte integrante de um **Eixo entre Rossios, estruturante do Centro da Cidade**.
- O Rossio da Ria, assegurando a articulação entre o Centro da Cidade e o elemento que mais a caracteriza (a Ria).
- O Rossio da Estação, assumido como espaço relacional entre Aveiro e o Exterior, local de receção de quem chega à Cidade.

Este Eixo, que desde logo se pretendia essencialmente terciário e pedonal, articula-se naturalmente com a estrutura ecológica urbana (existente e potencial), onde o verde, mas também a água, têm forte presença, potenciadora de circuitos lúdicos e turísticos. Acrescenta-se então ao programa:

- A Avenida enquanto **Eixo articulado com a Estrutura Ecológica**.

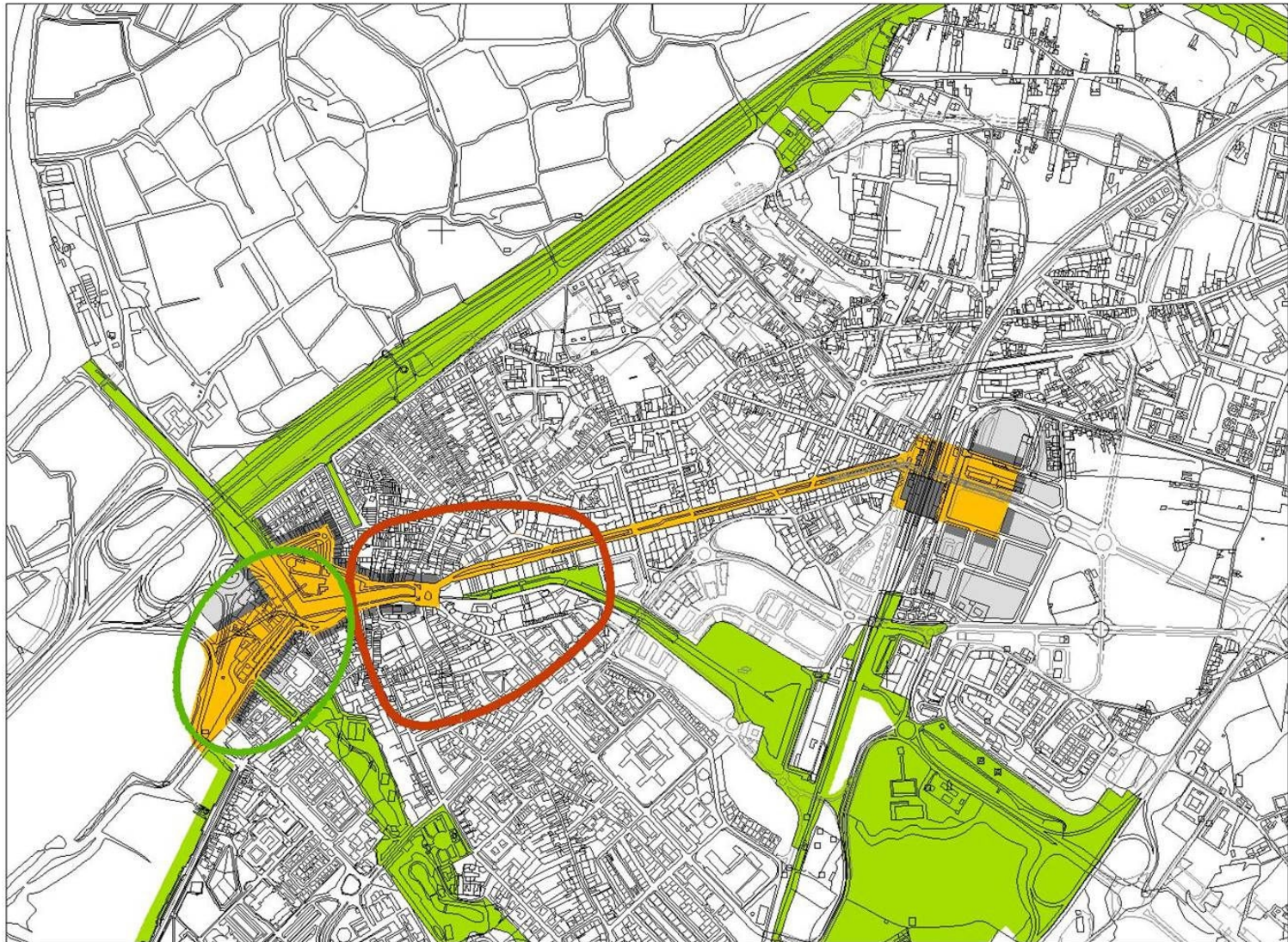
2. Programa

EIXO ENTRE ROSSIOS, ESTRUTURANTE DO CENTRO DA CIDADE



2. Programa

EIXO ARTICULADO COM A ESTRUTURA ECOLÓGICA



2. Programa

2.1. ENQUADRAMENTO DA AVENIDA NA CIDADE

2.1.2. A AVENIDA POR TROÇOS

Partindo desta visão global e centrando o olhar na Avenida, constata-se que, não obstante ser de perfil e características físicas unitárias, integra partes relativamente distintas do ponto de vista funcional.

Encarada muitas vezes como "eixo central", facilmente se percebe que numa cidade com a dimensão de Aveiro uma via com cerca de 1,1 quilómetros dificilmente poderá ter ao longo de toda a sua extensão uma intensa atividade terciária.

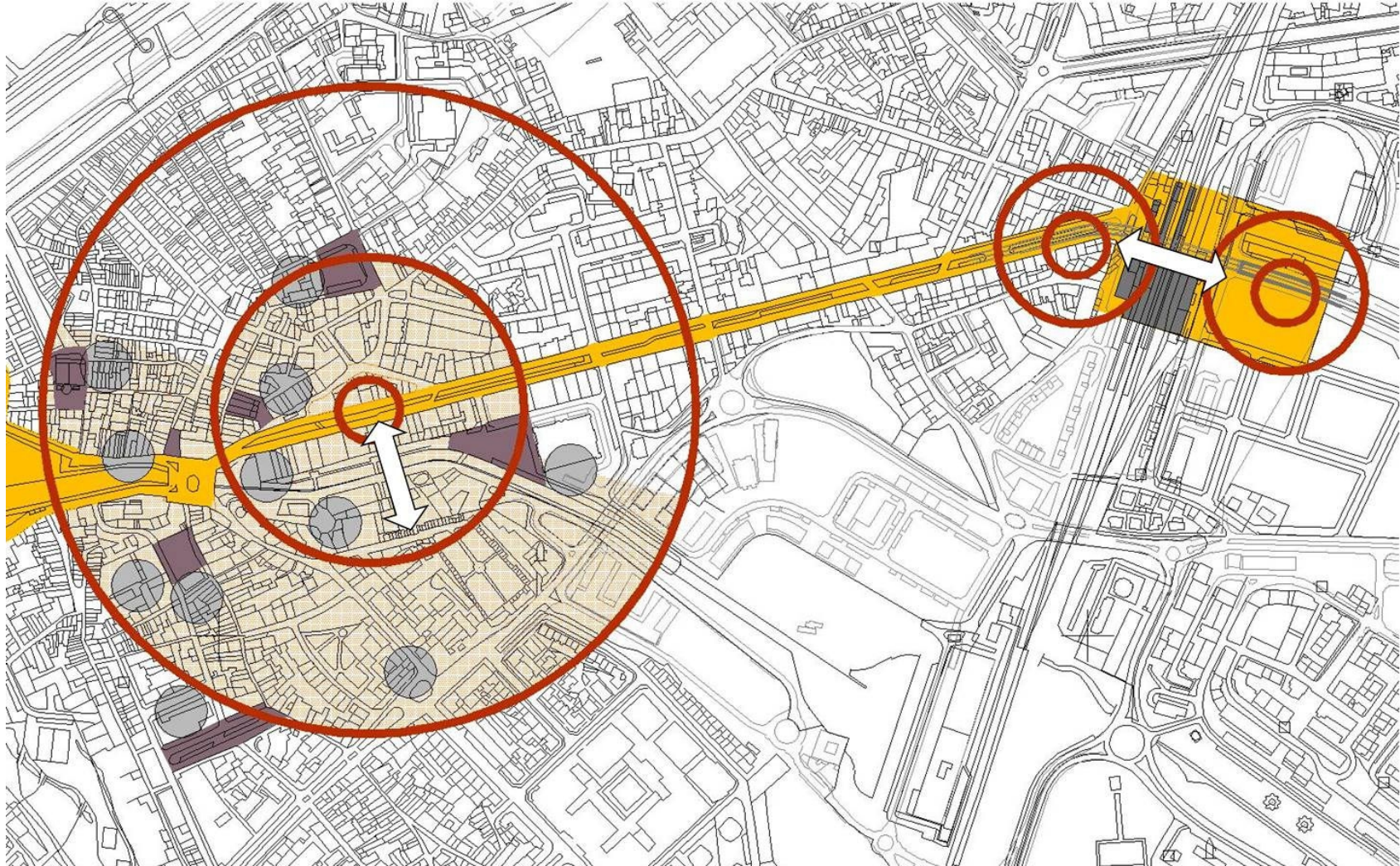
Podem então distinguir-se, numa perspetiva funcional, 3 troços na Avenida:

- O troço poente, entre a Ponte Praça e o cruzamento do Teatro Avenida, que integra o que pode ser assumido como Centro da Cidade ou, de forma mais precisa, o centro do centro da Cidade.
- O troço final a nascente, essencialmente associado à Estação.
- O troço central, de ligação entre o Centro da Cidade e a Estação.

Esta distinção revela-se importante e será ponto de partida para o desenvolvimento do Programa.

2. Programa

OS TRÊS TROÇOS DA AVENIDA, NUMA PERSPETIVA FUNCIONAL



2. Programa

2.1. ENQUADRAMENTO DA AVENIDA NA CIDADE

2.1.3. ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO

Partindo da orientação programática “Eixo de fácil acesso, mas não de atravessamento motorizado da Cidade”, perspetivaram-se duas consequências operativas:

- O tráfego motorizado deve ser orientado para anel viário envolvente do Centro da Cidade (conforme desenho da página seguinte). De tal opção resulta a conclusão que não pode ser alterada a circulação na Avenida enquanto não for resolvida a interseção com a Linha do Vale do Vouga, ligando a Av. Dr. Vasco Branco à Rua Padre José Maria Taborda.
- Conveniência em impedir a entrada de tráfego automóvel na Avenida através dos topos poente e nascente, para evitar meros atravessamentos.
 - A hipótese de impedir a entrada de circulação automóvel pelo túnel, a nascente, foi validada pela Equipa que tem a seu cargo o Plano de Mobilidade.
 - Impedir a entrada a poente também foi validado, mas apenas a partir da Ponte Praça, não sendo possível fazê-lo a partir do Nó das Pirâmides (hipótese que tinha sido formulada).

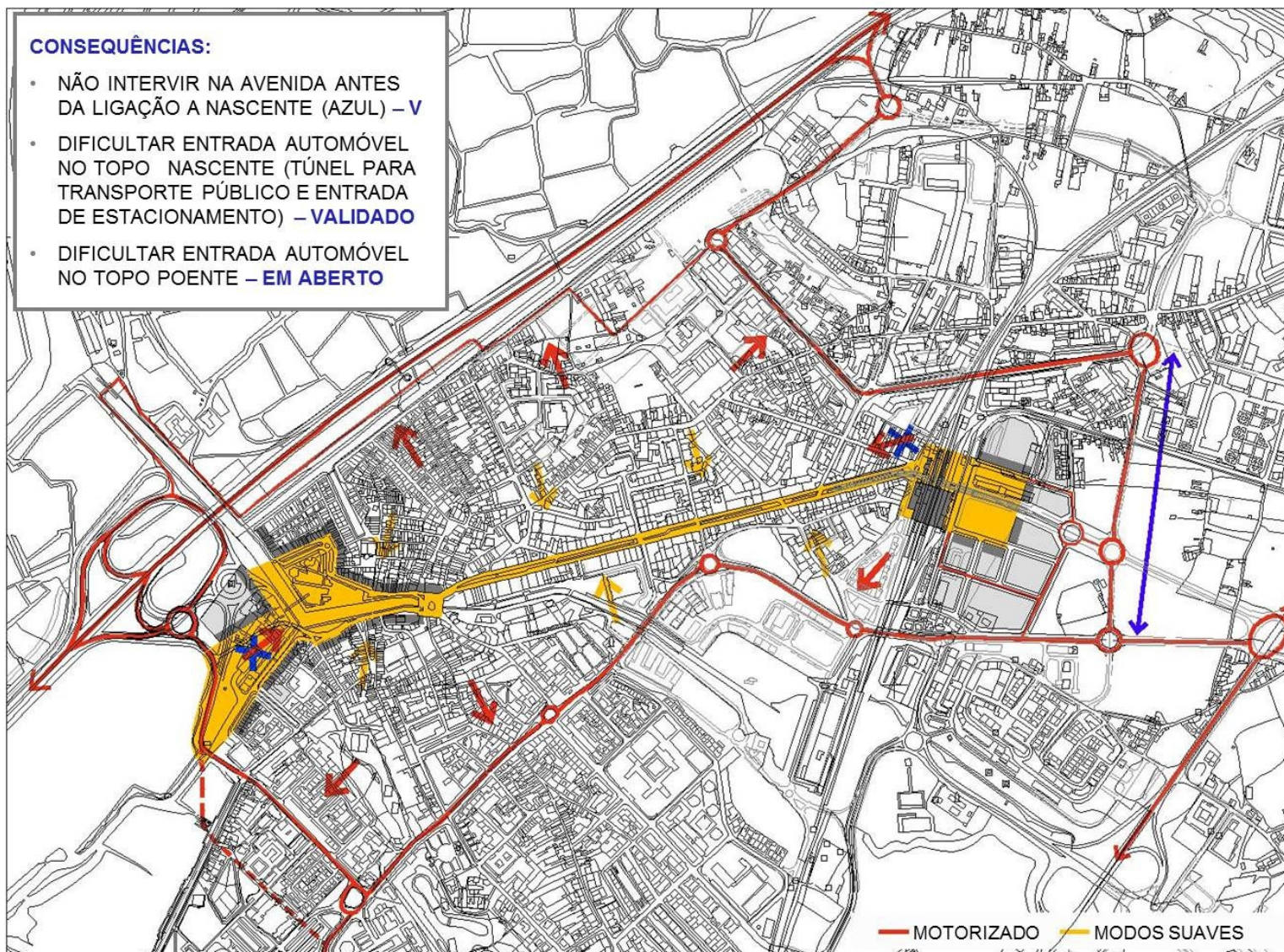
A validação assentou em estudo de tráfego (ver Plano Municipal de Mobilidade de Aveiro, *Projeto Avenida, Documento Síntese*, Câmara Municipal de Aveiro, Way2go, 2011), que considerou duas hipóteses formuladas (ver página 11 e 12) e desenhou um possível esquema de circulação (ver página 13). De tal solução há que destacar que se traduziria em redução do tráfego da Avenida para cerca de metade (resultado interessante face ao objetivo formulado) e há que reter a necessidade de, em qualquer caso, dificultar a ligação entre o Nó do Oita e o Nó do Viaduto de Esgueira/ Barrocas.

Em articulação com o desenvolvimento do Projeto, formulou-se uma outra solução, mantendo os mesmos pressupostos, mas perspetivando a circulação em sentido contrário (ver página 14 deste capítulo). Esta solução ainda não foi testada pela Equipa da Mobilidade, mas admite-se que dela resultem níveis de tráfego similares ao da anterior.

Evitando então tráfego de atravessamento na Avenida, pretende-se, em contraponto, favorecer ligações laterais, inclusivamente de atravessamento transversal. Procuraram-se para tal soluções de reforço de malha (ver página 15 deste capítulo), as quais foram objeto de análise e propostas específicas.

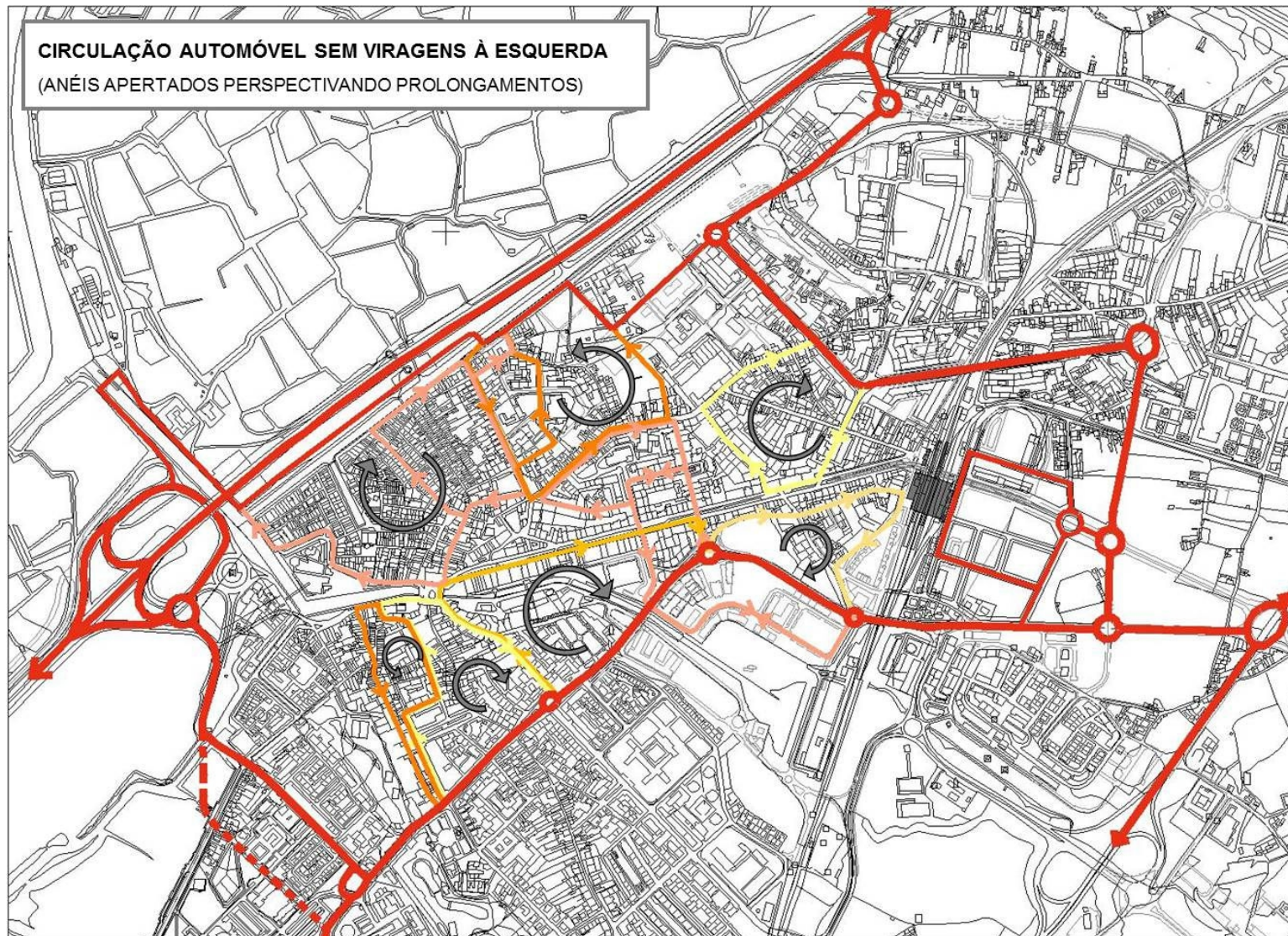
2. Programa

ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO CENTRO DA CIDADE – IDEIA PRELIMINAR



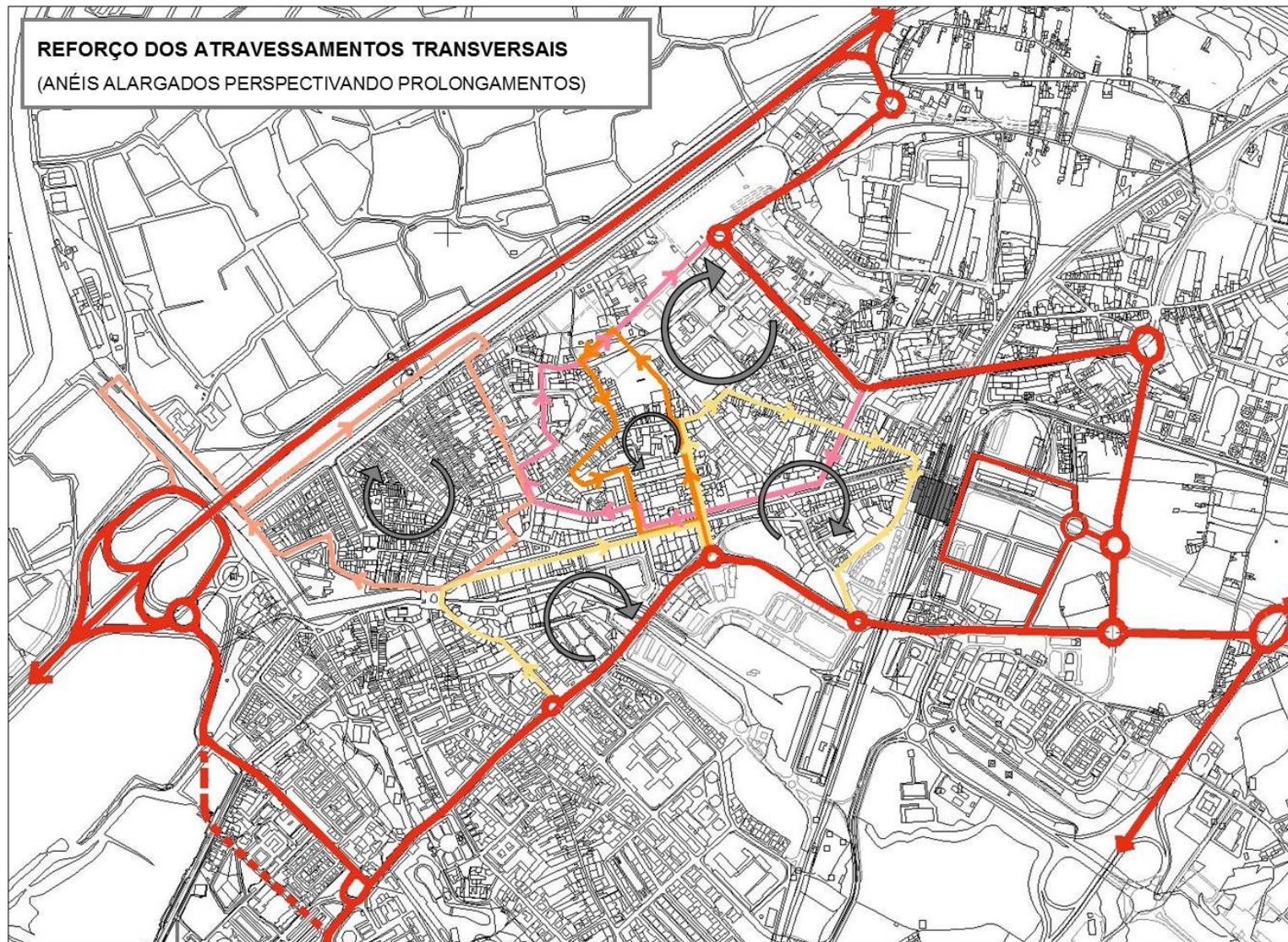
2. Programa

ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO CENTRO DA CIDADE – HIPÓTESE 1



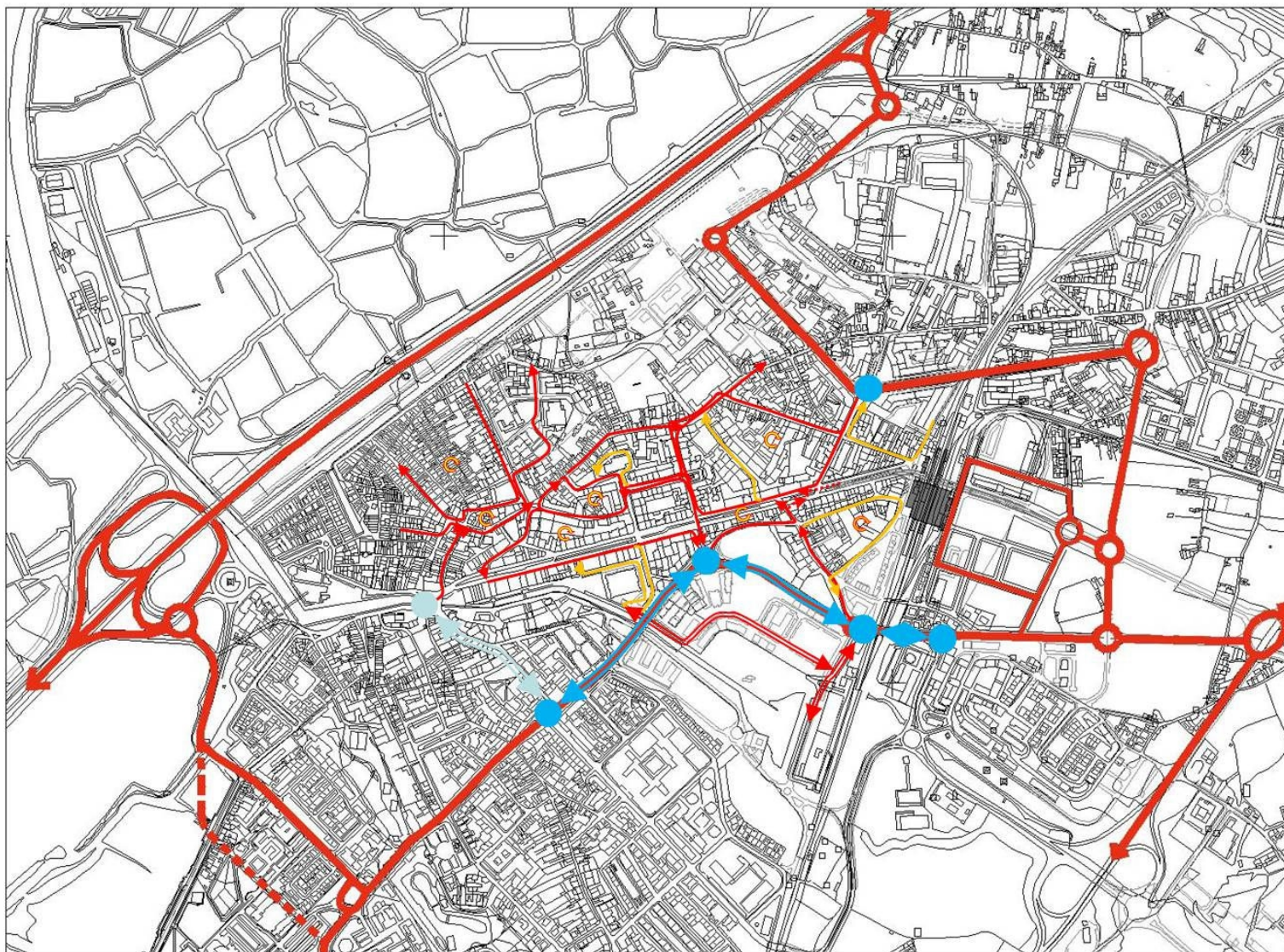
2. Programa

ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO CENTRO DA CIDADE – HIPÓTESE 2



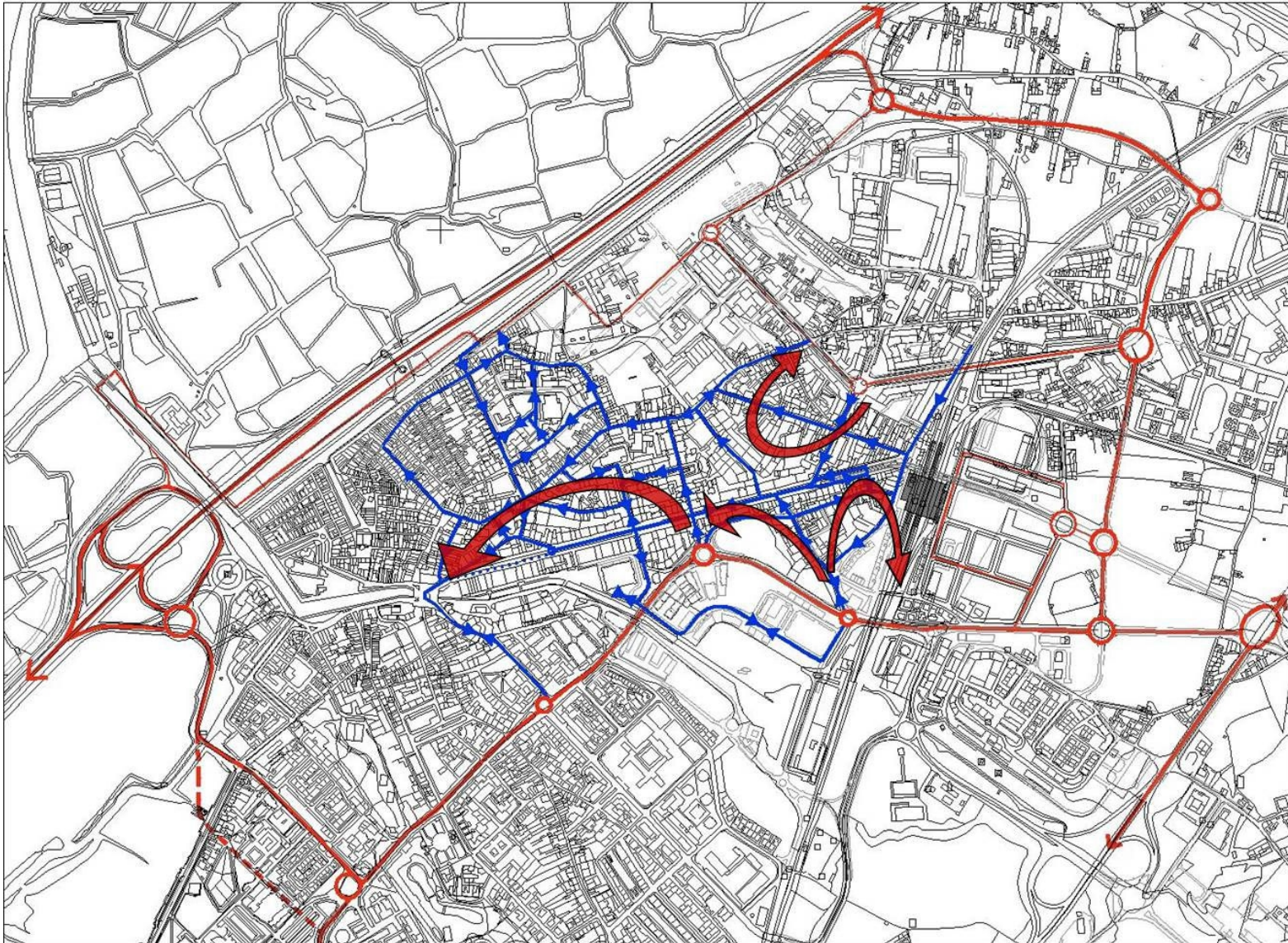
2. Programa

ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO CENTRO DA CIDADE – SOLUÇÃO “PLANO DE MOBILIDADE”



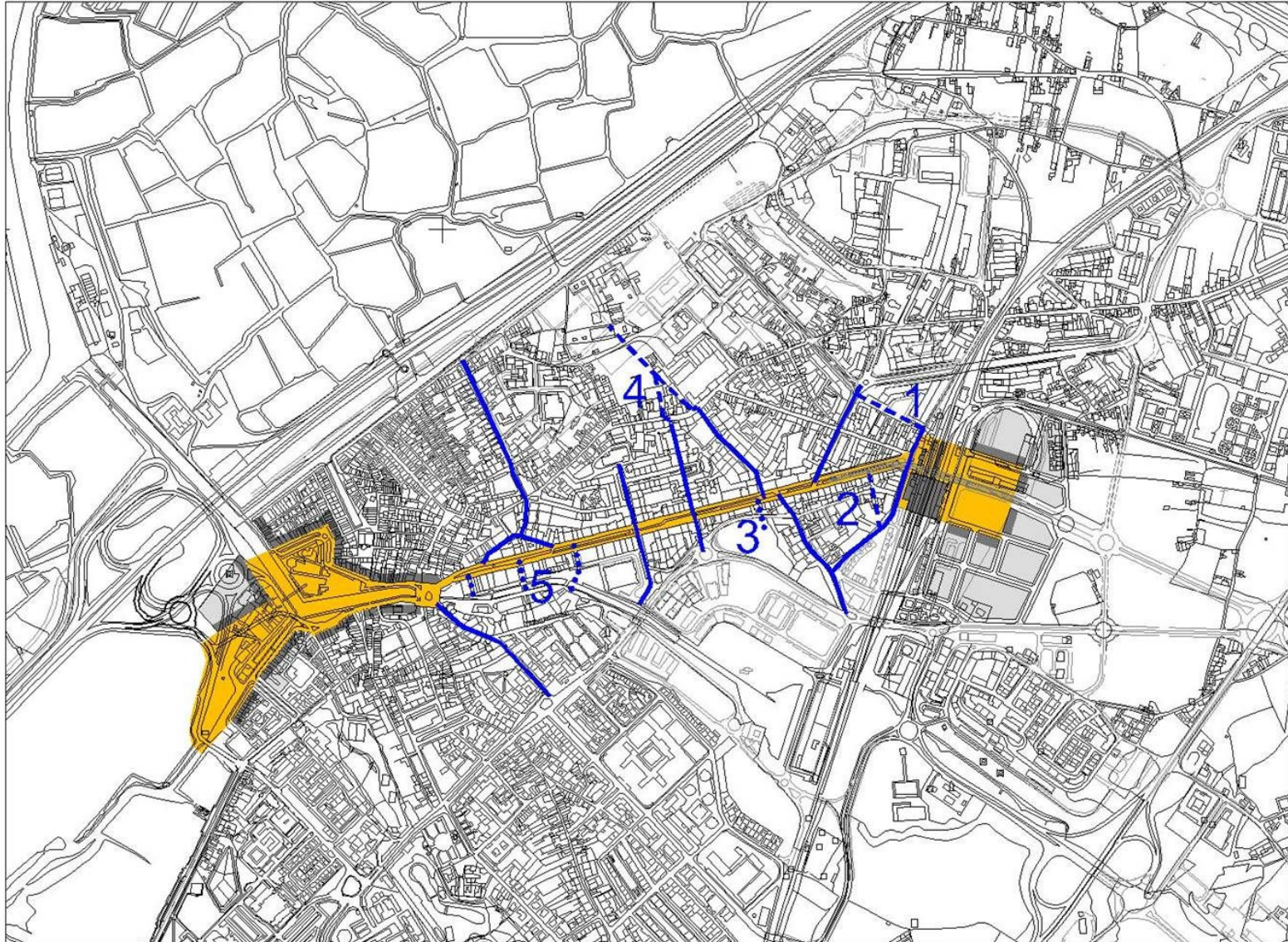
2. Programa

ORGANIZAÇÃO DA CIRCULAÇÃO NO CENTRO DA CIDADE – PROPOSTA



2. Programa

REFORÇO DA MALHA DE ACESSO À AVENIDA



2. Programa

2.1. ENQUADRAMENTO DA AVENIDA NA CIDADE

2.1.4. SÍNTESE

1. EIXO ENTRE ROSSIOS, ESTRUTURANTE DO CENTRO DA CIDADE



2. EIXO ARTICULADO COM ESTRUTURA ECOLÓGICA

3. EIXO QUE INTEGRA TROÇOS FUNCIONALMENTE DIFERENCIADOS:

- CENTRO DA CIDADE; ESTAÇÃO / INTERMODAL; LIGAÇÃO ENTRE CENTROS

4. EIXO DE VALOR SIMBÓLICO, ESSENCIALMENTE PEDONAL E TERCIÁRIO



5. EIXO DE FÁCIL ACESSO, MAS NÃO DE ATRAVESSAMENTO MOTORIZADO DA CIDADE

2. Programa

2.2. PROGRAMA POR COMPONENTES

Da visão enquadratória resultou a orientação programática “Avenida entre duas áreas centrais”, mais concretamente entre o Centro da Cidade e a área da Estação/ Intermodal de transportes.

Decorre desta visão uma Avenida com três **troços** funcionalmente distintos, sendo que os usos desejáveis para cada um deles seriam:

Área Central (troço poente):

- Praça livre / polivalente, preparada e infraestruturada para eventos
- Edifícios, usos preferenciais: restauração, comércio, atividades culturais
- Forte relação com o Fórum

Área da Estação (troço nascente):

- Praça para utilizadores da estação: jovens; polivalência
- Edifícios, usos preferenciais: administração, transportes, hotelaria, comércio

Avenida (troço de ligação):

- Passeios com capacidade de estadia
- Edifícios, usos preferenciais: diversos no rés-do-chão, habitação nos pisos superiores
- Árvores: elemento essencial, qualificador e simbólico

De toda a discussão ocorrida na elaboração deste Programa para a Qualificação da Avenida surge como consensual a opinião de que deve integrar três **componentes**:

- Qualificação do espaço público
- Reabilitação e uso efetivo dos edifícios
- Processo de animação sociocultural

Considera-se que estes três domínios da ação se complementam entre si. Qualquer deles pode ser desenvolvido de forma relativamente individualizada, com calendário próprio. Mas afigura-se vantajoso que sejam crescentemente articulados, podendo ter efeitos mutuamente multiplicadores.

Nesta proposta de Programa, as três componentes têm desenvolvimento muito desigual, diferenças que decorrem da própria encomenda:

- Para o **Espaço Público** é apresentado já um “projeto base”, sendo que os passos seguintes devem ser a elaboração de “projeto de execução” e o assegurar do necessário financiamento.
- Para os **Edifícios** perspetivam-se regras urbanísticas e orientação executório/perequativa, sendo agora necessário formalizá-las através de alteração ao Plano de Urbanização e da delimitação de Área de Reabilitação Urbana, com a consequente dinamização de agentes, proprietários e promotores.
- Para uma dinâmica de **Animação** ensaiaram-se vários contatos com diversos agentes culturais, sendo recomendável a criação de uma estrutura organizativa fixa para desenvolvimento de um trabalho contínuo que possa perdurar no tempo.

2. Programa

2.2. PROGRAMA POR COMPONENTES

2.2.1. ESPAÇO PÚBLICO

A situação existente, o automóvel a ocupar a maioria do espaço disponível e o espaço pedonal quase exclusivamente destinado à circulação, sem zonas de estadia, exige uma alteração profunda traduzida em:

- Espaço pedonal generoso, mobilado, atrativo, convidando à estadia, ao longo de toda a Avenida e especialmente nos topos poente e nascente
- Uma outra organização da mobilidade, conforme perspectiva enquadratória da Avenida na Cidade (já atrás referida).
- A definição de uma política global de estacionamento, associada a uma significativa diminuição da atual oferta de superfície, aproveitando os estacionamentos enterrados existentes a poente e construção de um parque subterrâneo a nascente.

Justificam-se, pois, obras de alteração de todo o espaço público da Avenida, sendo que o seu custo se estima em 3 milhões de euros, acrescido de 4 milhões para o parque de estacionamento.

O estacionamento espera-se que possa ser concessionado, pagando-se a si próprio (e talvez, em parte ou no todo, ao espaço público que se lhe sobrepõe). Sugere-se, aliás, que só com financiamento privado a obra do estacionamento seja realizada.

O essencial de investimento no espaço público terá que ser assegurado por fundos públicos, já que na transformação que se perspetiva para o edificado não resultam mais-valias significativas, apenas as suficientes para assegurar um processo perequativo entre proprietários, com apoio a obras de reabilitação.

PRINCÍPIO PARA ESPAÇO PÚBLICO

- **Situação existente:**
 - Circulação e estacionamento automóvel ocupam 2/3 do espaço público.
 - Espaço pedonal quase exclusivamente destinado à circulação, não existem zonas significativas de estadia, escasso mobiliário urbano de apoio ao peão.
 - Imagem da Avenida descaracterizada, marcada pelo predomínio do automóvel, que determina “desenho” do espaço público.

- **Transformação em perspetiva:**
 - Inverter relação dos espaços atribuídos ao peão e ao automóvel.
 - Novo conceito de espaço público que revalorize o uso e a imagem da avenida no conjunto da cidade.

ORGANIZAÇÃO DA MOBILIDADE E DA ESTADIA PEDONAL

- **Para atenuar presença automóvel:**
 - Anular entrada automóvel nos topos.
 - Reformular estacionamento:
 - Diminuir o existente à superfície.
 - Potenciar os do Fórum e Ana Vieira (topo poente).
 - Criar enterrado no topo nascente, com eliminação do parque Sr.º dos Aflitos

- **Para garantir acesso fácil:**
 - Manter passagem automóvel, exceto em Praças.
 - Assegurar cargas e descargas de 100 em 100 metros.
 - Manter o transporte público na Avenida.

- **Para a estadia pedonal em espaço público:**
 - Inversão quantitativa espaço automóvel / espaço pedonal.
 - Espaços para eventos: praças, passeios largos.
 - Conforto pedonal: pavimento; iluminação; mobiliário urbano.

ESTACIONAMENTO

- **Situação existente (segundo plano de mobilidade):**
 - Ausência de política global de estacionamento.
 - Oferta em excesso (realce Fórum e Ana Vieira, 1050 + 350 lugares, semi-ocupados).

- **Transformação em perspectiva:**
 - Diminuição da oferta, com eliminação do Parque do Sr.º dos Aflitos (≈ 600 lugares) e redução do estacionamento á superfície na Avenida (≈ 200 lugares).
 - Construção de parque subterrâneo sob a Avenida, com entrada e saída a partir do túnel: com 400 lugares (2 pisos), em parte reservado a residentes.
 - Definição de política global de estacionamento e consequente concessão.

ESTIMATIVA (GROSSEIRA) DE CUSTOS DE RECONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

- **Custos:**
 - Reconstrução do espaço público: $(1100\text{m} \times 30\text{m}) \times 80 \text{ €/m}^2 \approx 3 \text{ milhões €}$
 - Estacionamento subterrâneo $(300\text{m} \times 17\text{m})$:
 - Com 1 piso (200 lugares) = 2,5 milhões de €
 - Com 2 pisos (400 lugares) = 4 milhões de €

- **Valor expectável do estacionamento enterrado:**
 - 400 lugares $\times 12.000 \text{ €} \approx 4,8 \text{ milhões €}$

2. Programa

2.2. PROGRAMA POR COMPONENTES

2.2.2. EDIFICAÇÕES

A qualificação, reabilitação e efetivo uso dos edifícios depende sobretudo da iniciativa de particulares e do funcionamento do mercado.

Não obstante, é possível e desejável que o processo de reabilitação urbana, a dinamizar pela Câmara Municipal, influencie de forma significativa os diversos comportamentos.

Para tal é útil fixar o Programa pretendido, o qual pode ter expressão regulamentar:

- De âmbito volumétrico e arquitetónico.
- No que respeita a usos desejáveis.

Para além disso, há que perspetivar um conjunto de instrumentos, diretos uns e indiretos outros, que convidem e empurrem proprietários e promotores para ações desejadas:

- Instrumentos diretos, traduzidos em iniciativa municipal dinamizadora ou substitutiva de outro agentes, incidindo sobretudo em edifícios estratégicos, podendo ocorrer de forma individualizada ou mais institucional.
- Instrumentos indiretos, onde avulta a adoção de uma fiscalidade seletiva.

São apresentadas nas páginas seguintes orientações programáticas relativas à volumetria e uso dos edifícios. Orientações executórias são apresentadas no ponto 6.

VOLUMETRIA

- **Regras urbanísticas:**
 - Privilegiando consolidação e remate de conjuntos volumétricos.
 - Considerando valor patrimonial dos edifícios.
 - Estabelecendo regras perequativas, com o objetivo de reabilitação do edificado.

- **Intervenções específicas para edifícios “estratégicos”:**
 - A dinamizar pela Câmara no quadro de uma Área de Reabilitação Urbana.
 - Perspetivando parcerias e constituição de um Fundo de Investimento Imobiliário.

USOS E DINÂMICAS

- **Para toda a Avenida:**
 - Usos diferenciados por troços, mas assegurando em todos eles mistura funcional.
 - Política para efetiva utilização dos edifícios.
- **Para a zona do Centro da cidade:**
 - Funções desejáveis: comerciais, culturais e de restauração.
 - Dinâmica articulando: Bancos, ACA, Fórum, proprietários e agentes culturais.
- **Para a zona da Estação:**
 - Funções desejáveis: transportes, hotelaria, Administração Pública, comércio.
 - Dinâmica articulando empresas de transporte, Administração Pública, ACA e proprietários.
- **Para a zona intermédia:**
 - Funções desejáveis: não habitacionais no rés-do-chão; habitacionais nos pisos superiores.

2. Programa

2.2. PROGRAMA POR COMPONENTES

2.2.3. ANIMAÇÃO

Para além das dimensões associadas ao espaço público e aos edifícios, o programa inicialmente fornecido pela CMA aponta ainda para a necessidade de criar uma dinâmica para a qualificação do terciário.

O desenvolvimento do trabalho veio acentuar a importância de gerar e alimentar esta dinâmica. É neste sentido, que após diversas sessões de trabalho (nomeadamente no âmbito do Grupo de Apoio Técnico (GAT)), surgiu a proposta de enquadrar a dinamização do terciário numa visão mais lata e abrangente, num programa de animação para a Avenida.

O objetivo foi desenhar e lançar um programa capaz de materializar e ilustrar o papel simbólico que a Avenida desempenha na Cidade, enquanto espaço estruturante social, cultural e economicamente, enquanto espaço ligante capaz de mobilizar vários agentes e funções que juntos e articulados contribuam para efetiva animação e consequente qualificação da Avenida.

Para o efeito, e de forma a perspetivar e lançar desenho conjunto do programa, promoveram-se várias iniciativas, com particular destaque para:

- Sessões na Associação Comercial de Aveiro (ACA) para envolver comerciantes, de forma a identificar as suas principais carências e necessidades, e a potenciar arranque de futuro modelo de gestão coletiva (sobretudo ao nível da utilização e usufruto do espaço público) integrando também o Fórum e o Mercado Manuel Firmino. [importa aqui relevar o envolvimento do Dr. Jorge Silva no processo]
- Sessões na Universidade de forma a potenciar trabalhos já desenvolvidos em torno da Avenida (sobretudo pelo DeCA, sob a coordenação da Prof. Teresa Franqueira) e a acentuar colaborações entre a CMA, os comerciantes e futuros projetos de investigação.
- Sessões do Grupo de Apoio Técnico (GAT) para perspetivar eventos e animações de vários tipos (em torno de temas que valorizam e diferenciam a cidade e a região – como a ria, as tecnologias de comunicação, o património arquitetónico, o uso da bicicleta, a gastronomia, entre outros) de acordo com a vocação funcional dos diversos espaços que constituem a Avenida. [com destaque para as colaborações do Tiago Castro, do Pedro Gomes e do José Carlos Mota]

Reconhecia-se, desde o início, a complexidade deste desafio, sobretudo porque não se pretendia nem pretende um produto fechado. O resultado desta dimensão do Projeto passaria por alavancar um processo colaborativo e por gerar rede entre atores e partes interessadas. Na verdade, os resultados ficaram aquém do desejado, sendo no entanto de sublinhar que permitiram identificar a sua maior fragilidade e, em consequência, o caminho a prosseguir: um processo desta natureza exige a criação de um corpo duradouro, criado para o efeito, com recursos próprios e com liderança coletivamente reconhecida.

Assim sendo, a avaliação do trabalho desenvolvido permite avançar com a formalização de uma proposta específica à Câmara Municipal de Aveiro:

- Gabinete específico para liderar processo de animação do centro da Cidade, integrado no conjunto do Programa de Reabilitação da Avenida

Só assim parece possível vencer a inércia e a resistência inicial própria de sistemas colaborativos, e aproveitar o caminho percorrido, enquanto processo embrionário que pode gerar e dinamizar relação entre agentes.

3. Projeto base para o Espaço Público

3.1. SITUAÇÃO EXISTENTE

A Avenida é constituída por um espaço canal com 30 metros de largura e cerca de 1100 metros de extensão, da estação de caminho-de-ferro até ao início da Ponte Praça, que apresenta uma ligeira pendente a qual cria uma diferença de cota de 13,5 metros entre o extremo mais elevado, a nascente, e o mais baixo, a poente, junto ao Canal Central.

Toda a envolvente da Avenida se encontra, hoje, edificada, tendo muitos dos edifícios de uma primeira geração da urbanização inicial sido substituídos por construções mais altas que vão alterando a escala e a imagem de referência das décadas de 1930 a 1950 que marcaram a expansão moderna da cidade. Dessas épocas restam ainda na paisagem da Avenida edifícios com desenho ou elementos “Déco”, muitos deles em acentuado estado de degradação.

O espaço público reflete com clareza um estado de declínio quer sob o aspeto das condições de utilização, quer da imagem e do ambiente urbanos, quer, mesmo, do valor patrimonial e imobiliário em que a Avenida se encontra.

Também significativas desta situação são as sucessivas alterações que se têm vindo a fazer na configuração dos espaços pedonais e de circulação e estacionamento automóvel, que, destruindo a forma inicial da alameda marcada pelos alinhamentos de árvores que a preenchiam, não conseguiram criar uma morfologia alternativa e um espaço central da cidade que responda a programas ajustados aos modos de vida contemporâneos.

Hoje, apesar da reconhecida perda de atratividade para o comércio e serviços mais qualificados, o espaço da Avenida é maioritariamente ocupado pelos automóveis que, durante o dia, dominam a paisagem desta área central de Aveiro.

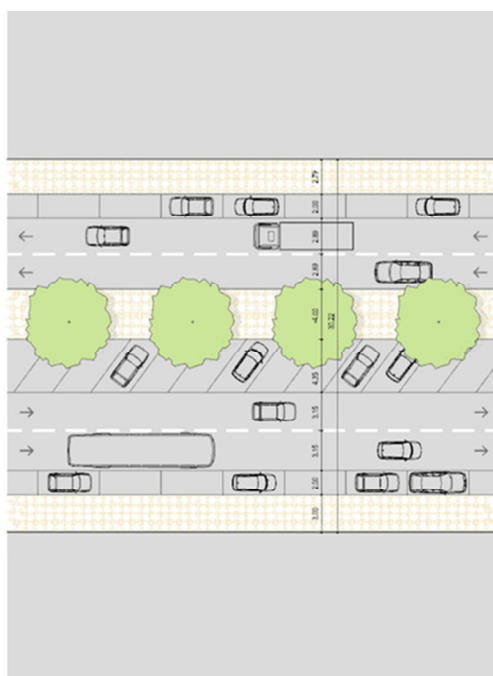
Os 30% de área ainda destinada aos peões, é, quase exclusivamente destinada à circulação, em muitas situações não proporcionando adequadas condições de conforto e segurança, e não oferecendo, ao longo dos seus 1000 metros de extensão, mobiliário urbano de apoio à estadia e ao serviço das pessoas, nomeadamente bancos.

De um modo geral, o espaço da Avenida é considerado pouco confortável para os peões, pouco seguro para crianças, idosos e pessoas de mobilidade condicionada e muito ruidosa de dia.

Atualmente, outros espaços da cidade, alguns na proximidade da Avenida como a zona do canal do Côjo, proporcionam novos ambientes, tornam-se mais atrativos e geram novas dinâmicas contribuindo para acentuar as fragilidades da Avenida Dr. Lourenço Peixinho como espaço estruturante e central da cidade.







ÁREAS		
espaço pedonal	39 %	13.232 m2
espaço rodoviário	61 %	20.783 m2
ÁREA TOTAL		34.015 m2

3. Projeto base para o Espaço Público

3.2. METODOLOGIA DE PROJETO

O Projeto Base do espaço público da Avenida tem como referência o Programa fornecido pela Câmara Municipal de Aveiro, depois aprofundado pela Equipa Técnica, nomeadamente através de um processo participativo já anteriormente referido. Embora incida fundamentalmente no “desenho do chão”, tem presentes as diversas implicações na organização e qualificação do espaço urbano, e, por isso, enquadra-se nos objetivos e conceitos estabelecidos para o conjunto do trabalho, e articula-se com as suas diferentes vertentes como o sistema de circulação automóvel e de estacionamento, a valorização do transporte público, a animação do espaço urbano, a qualificação do terciário, e as dinâmicas de requalificação do edificado.

Estabeleceu-se como objetivo central do projeto a alteração das condições de utilização do espaço público através da alteração da relação entre o espaço atribuído ao automóvel e o disponibilizado para o uso pedonal, e como principal desafio a construção de uma nova imagem e de um novo ambiente que, acompanhando a evolução do conjunto da cidade estabelecesse uma relação com a memória da Avenida/Alameda.

Neste quadro, procedeu-se à caracterização do espaço público tanto nos aspetos da sua atual ocupação física e de equipamento, como às condições da sua utilização, diferenciadas ao longo da sua extensão, na sequência do que se avaliaram as capacidades e limitações do espaço face a três tipologias de referência.

- **“Rambla”**. Consistindo num perfil assimétrico com passeio largo associado ao lado norte da Avenida com a faixa de rodagem deslocada para sul.
- **“Boulevard”**. Perfil simétrico com faixa de rodagem central e dois passeios laterais de largura igual de 9.0 metros
- **“Praça”**. Correspondendo à ocupação predominantemente pedonal do espaço em toda a largura da Avenida.

Estudaram-se hipóteses de aplicação destas tipologias isoladamente e agrupadas por troços, ao espaço canal de 30 metros da Avenida e selecionaram-se dois modelos que foram objeto de análise e avaliação pela Equipa e em reuniões com diversos tipos de participantes. Mais especificamente realizou-se, nesta fase, um Workshop com cerca de 35 participantes, de que resultou um quadro de análise crítica dos modelos sob os pontos de vista das potencialidades e debilidades de cada um.

Na sequência deste processo, a Equipa aprofundou uma proposta de desenho para a Avenida associando o modelo “Boulevard” a duas praças localizadas no troço poente da Avenida e junto à estação de Caminho-de-Ferro.



III.1 PROJETO BASE, VISÃO GLOBAL – TIPOLOGIA RAMBLA



III.1 PROJETO BASE, VISÃO GLOBAL – TIPOLOGIA EIXO CENTRAL



III.1 PROJETO BASE, VISÃO GLOBAL – TIPOLOGIA PRAÇA



A partir do modelo definido, a Equipa desenvolveu a solução na fase de Projeto Base aprofundando e integrando as seguintes questões:

- Perfis do arruamento adaptados a cada situação específica, nomeadamente a geometria dos cruzamentos e intersecções de vias, implantação de passadeiras de peões, estacionamento de automóveis, paragens de transportes públicos e lugares de cargas/descargas, acessos a estacionamentos privados nos edifícios, alinhamentos de árvores e implantação de mobiliário urbano.
- Implantação e organização funcional do parque de estacionamento enterrado e localização dos respetivos acessos para automóveis e para peões compatibilizados com a superfície.
- Reorganização e implantação das infraestruturas no subsolo.
- Sistema de iluminação pública com a definição dos níveis de iluminação, tipos e localização dos candeeiros.
- Tipos de árvores, considerando as respetivas condições de desenvolvimento, dimensão, folhagem, floração e manutenção.
- Materiais de revestimento e desenho dos pavimentos
- Mobiliário urbano e sua implantação

O projeto foi apoiado nas vertentes ambiental e do tráfego:

- Pelo estudo das condições ambientais, em particular do regime de ventos, realizado pela Universidade de Aveiro, para o conjunto da Avenida, o qual fez a caracterização da situação existente e a simulação das alterações resultantes do projeto e, sobretudo da introdução da nova arborização.
- Pelo estudo de Mobilidade e Transportes realizado para a cidade de Aveiro, pela W 2 Go.

A apresentação e discussão da proposta do projeto nas suas várias etapas desta fase, em reuniões técnicas, públicas e da Câmara e da Assembleia Municipais, proporcionaram condições para a finalização do presente Projeto Base.

3. Projeto base para o Espaço Público

3.3. PROJETO BASE (PROPOSTA)

A redução do tráfego automóvel de atravessamento bem como da velocidade de circulação e a ampliação e reorganização do espaço pedonal, têm por principal objetivo a melhoria das condições de utilização coletiva do espaço da Avenida, permitindo, por um lado, a diversificação dos usos e da sua coexistência num mesmo espaço, a melhoria da segurança, do conforto e da qualidade estética e ambiental do espaço urbano, e, por outro lado, uma melhor relação da Avenida com as áreas envolventes, nomeadamente com o vale do Côjo e com o Fórum reforçando a centralidade desta zona da cidade.

A melhoria das condições de utilização do espaço público da Avenida tornando-a mais “sociável” e, consequentemente, mais atrativa para residentes e visitantes de Aveiro, implica refletir sobre a questão da relação entre o espaço pedonal e o espaço do automóvel, assim como sobre as potencialidades dos diversos tipos de áreas, a sua relação com a envolvente e a “estratégia da sua distribuição”.

As reuniões realizadas durante a elaboração do Projeto Base permitiram confirmar que, para além da função fundamental de circulação de peões e de automóveis relacionada com as suas múltiplas motivações, deveriam ser valorizadas outros usos cuja ordem de importância se considerou ser:

- Poder estar em esplanadas.
- Proporcionar a Animação de Rua.
- Proporcionar o encontro informal das pessoas no espaço público.
- Criar condições à permanência com crianças, em segurança.
- Disponibilizar espaços para eventos temporários
- Atender às circulações de passagem entre zonas, através da Avenida, nomeadamente entre a Estação e outras áreas da cidade.

Para além destes aspetos, sobretudo no que respeita às condições de acesso automóvel, tiveram-se em especial consideração:

- Acesso aos estacionamento privados existentes.
- Cargas e descargas de apoio ao comércio e serviços.
- Circulação e acesso de serviços urbanos e de emergência.
- Localização das paragens de Transportes Públicos e Táxis.
- Prioridade à segurança e conforto dos peões nas travessias das faixas de rodagem.

A alteração da distribuição do espaço público entre os peões e os automóveis, em relação à situação atual, teve como referência estas questões e traduz-se, neste Projeto Base, na adoção do perfil do tipo “Boulevard” na maior extensão da Avenida e do tipo “Praça” nos seus dois extremos, o que significa:

- Alargamento dos passeios laterais de cerca de 3,50 metros para 9,50 metros. Este alargamento permite a coexistência de percursos contínuos de circulação com espaços de estadia de dimensão adequada à instalação de mobiliário urbano, a plantação de alinhamentos de árvores dos dois lados da Avenida, a implantação de faixas de transição que facilitam o acesso às viaturas estacionadas e onde se instalam equipamentos (contentores para recolha de lixo, suportes para bicicletas, painéis informativos, etc.) e sinalização.
- Implantação central da faixa de rodagem, marcando o novo eixo da Avenida, com uma via de circulação em cada sentido e faixas para estacionamento longitudinal, lugares de cargas/descargas e paragens de Transportes públicos.
- Criação de espaços predominantemente pedonais junto à Estação e entre as Ruas Agostinho Ribeiro e José Estêvão, onde são delimitadas vias para circulação de transportes coletivos, de serviços urbanos, de emergência e para cargas e descargas, sendo que, junto à Estação, é permitida a circulação de transporte individual.

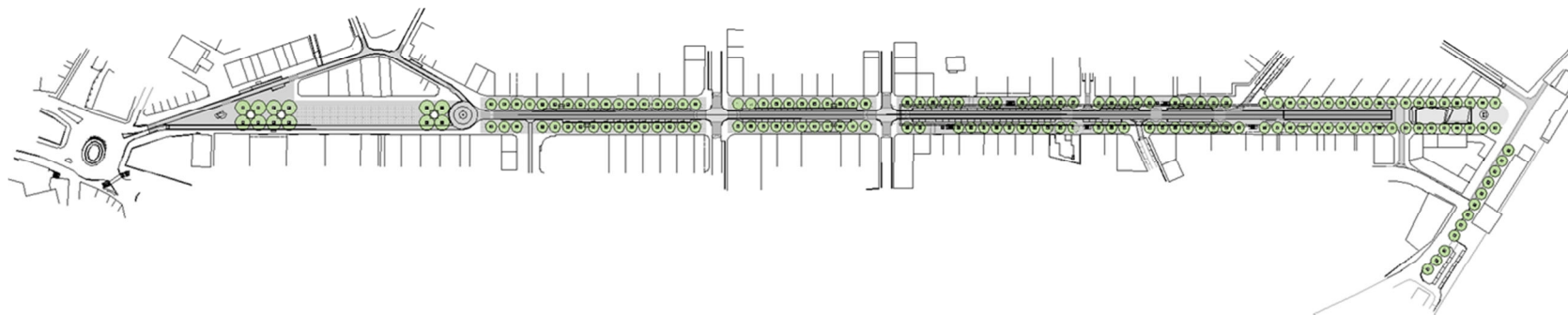
Os desenhos seguintes explicitam as soluções desenvolvidas para o conjunto da Avenida, tanto no que respeita ao desenho do pavimento como à integração das bicicletas, à arborização, à iluminação e às redes de infraestruturas.

PROJETO BASE (PROPOSTA) – PLANTA DA AVENIDA DR LOURENÇO PEIXINHO

Ao longo da Avenida verificam-se dois cruzamentos e sete entroncamentos viários que implicam soluções com geometrias diferentes por exigência dos diversos perfis transversais e dos ângulos de inserção.

Para o revestimento dos pavimentos propõem-se os seguintes materiais a analisar e validar na fase seguinte de Projecto de Execução:

- **Tapete betuminoso com guias de cubos de vidro branco**, nas faixas de rodagem, tendo em vista a redução de ruído e maior segurança na circulação rodoviária atendendo à partilha da faixa de rodagem com as bicicletas e à “convivência” desejada em todo o espaço da Avenida com os peões.
- **Calçada de cubos de granito**, nas faixas de estacionamento, nas paragens de transporte público, nos corredores de circulação rodoviária integrados nas Praças e nas áreas onde o uso pedonal é predominante. A calçada de granito deverá ser aplicada nos passeios, nas áreas de transição para as faixas de estacionamento longitudinal.
- **Lajetas pré-fabricadas** com 1mx1m de betão, ou pavimento contínuo executado *in situ*, de material a definir, que proporcione segurança e conforto aos peões em geral e pessoas com mobilidade condicionada em particular.
- **Calçada de vidro** nos passeios, a aplicar junto aos edifícios e estabelecendo as continuidades com os passeios das ruas adjacentes.



PROJETO BASE (PROPOSTA) – CIRCULAÇÃO EM BICICLETA NA AVENIDA

A integração da bicicleta em meio urbano exige ponderação dos conflitos funcionais que lhe estão associados. Para os atenuar há dois tipos de solução: segregação (isto é, vias reservadas a bicicletas) ou coexistência (solução onde a bicicleta partilha o espaço com outros utilizadores/tráfegos).

A adoção generalizada de soluções segregadas, até há pouco bastante defendida, tem sido alvo de opiniões negativas por parte de várias associações europeias de ciclistas. Em espaço urbano consolidado, a segregação gera uma sensação de segurança, mas só aparente, suscitando conflitos e questões de vários tipos:

- Não resolvendo o problema dos cruzamentos, onde os acidentes são mais frequentes e mais graves.
- Com o peão: já que exige afetação de espaço, quase sempre retirado ao espaço pedonal; e, quando associada ao passeio, originando excessivo diferencial de velocidades entre utilizadores.
- Com o estacionamento: pela abertura de portas, entrada e saída de passageiros, e cargas/descargas de mercadorias; e porque, frequentemente ocupada indevidamente por estacionamento em 2ª fila, força os ciclistas a mudança de direção e a ocupação também indevida da faixa de rodagem.
- Exigindo investimentos significativos.
- Sendo rígida e pouco flexível; e, em Portugal, muito condicionadora (dado que o Código da Estrada retira a prioridade aos ciclistas, exceto nas saídas de garagem e no interior de rotundas).

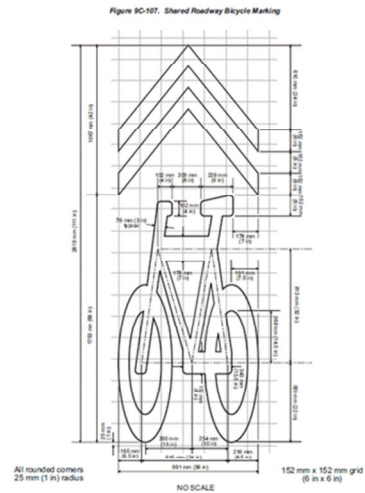
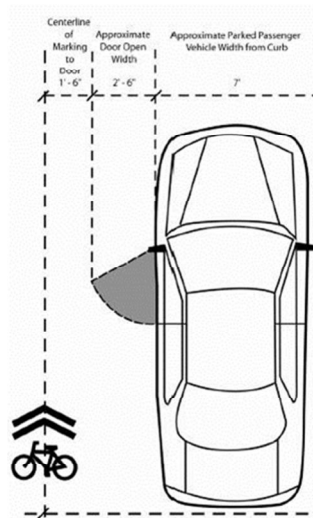
Reconhecendo a dificuldade em adotar respostas universais para o problema, a solução de coexistência dos tráfegos automóvel e de bicicletas, apesar de gerar inicialmente sensação de insegurança, tem -se revelado interessante, sobretudo para os centros de cidade. Tal solução exige uma inversão de atitude programática relativamente ao papel do carro. Exige que sejam adotadas medidas de redução da quantidade de tráfego motorizado e sobretudo da sua velocidade de circulação (medidas de acalmia do tráfego motorizado), reduzindo o diferencial de velocidades entre utilizadores e consequentemente os conflitos funcionais existentes. Esta partilha, com a adoção destas medidas, parece constituir a estratégia que mais qualifica e promove a circulação em bicicleta.

Assim, a proposta desenvolvida para a Avenida é a de uma solução de coexistência: automóvel e bicicleta partilhando a mesma infraestrutura, beneficiando da redução da presença e da velocidade motorizada que o projeto introduz. Assumimos esta proposta com intuito qualificador da circulação ciclável, considerando-a replicável em todo o espaço central da Cidade. Aveiro, a “cidade das bicicletas”, pode repetir a experiência pioneira da “buga”, desta vez ao nível da infraestrutura ciclável, gerando a primeira rede portuguesa de “sharrows”. Para maior segurança dos ciclistas e para a notoriedade da solução, serão necessárias marcações com imagem de marca ao longo do pavimento.

PROJETO BASE (PROPOSTA) – CIRCULAÇÃO EM BICICLETA NA AVENIDA

SOLUÇÕES PARTILHADAS:

- “SHARROWS”
- “BIKE BOULEVARDS”
- “FAHRRADSTRAßEN”



PROJETO BASE (PROPOSTA) – ARBORIZAÇÃO



Tipo A – *Grevillea robusta*, folha perene, a instalar na Praça Central.

Tipo B – *Aeculus camea*, folha caduca (iguais às existentes), a instalar em toda a Avenida, exceto na Praça Central.

PROJETO BASE (PROPOSTA) – ARBORIZAÇÃO



Nome científico: *Grevillea robusta*

Ø : 10m h: 18-35m

Floração: Abril-Julho

Árvore de folha perene

PROJETO BASE (PROPOSTA) – ARBORIZAÇÃO



Nome científico: *Aesculus carnea*

Ø : 10m h: 15 -20m

Floração: Março - Maio

Árvore de folha caduca

PROJETO BASE (PROPOSTA) – ILUMINAÇÃO

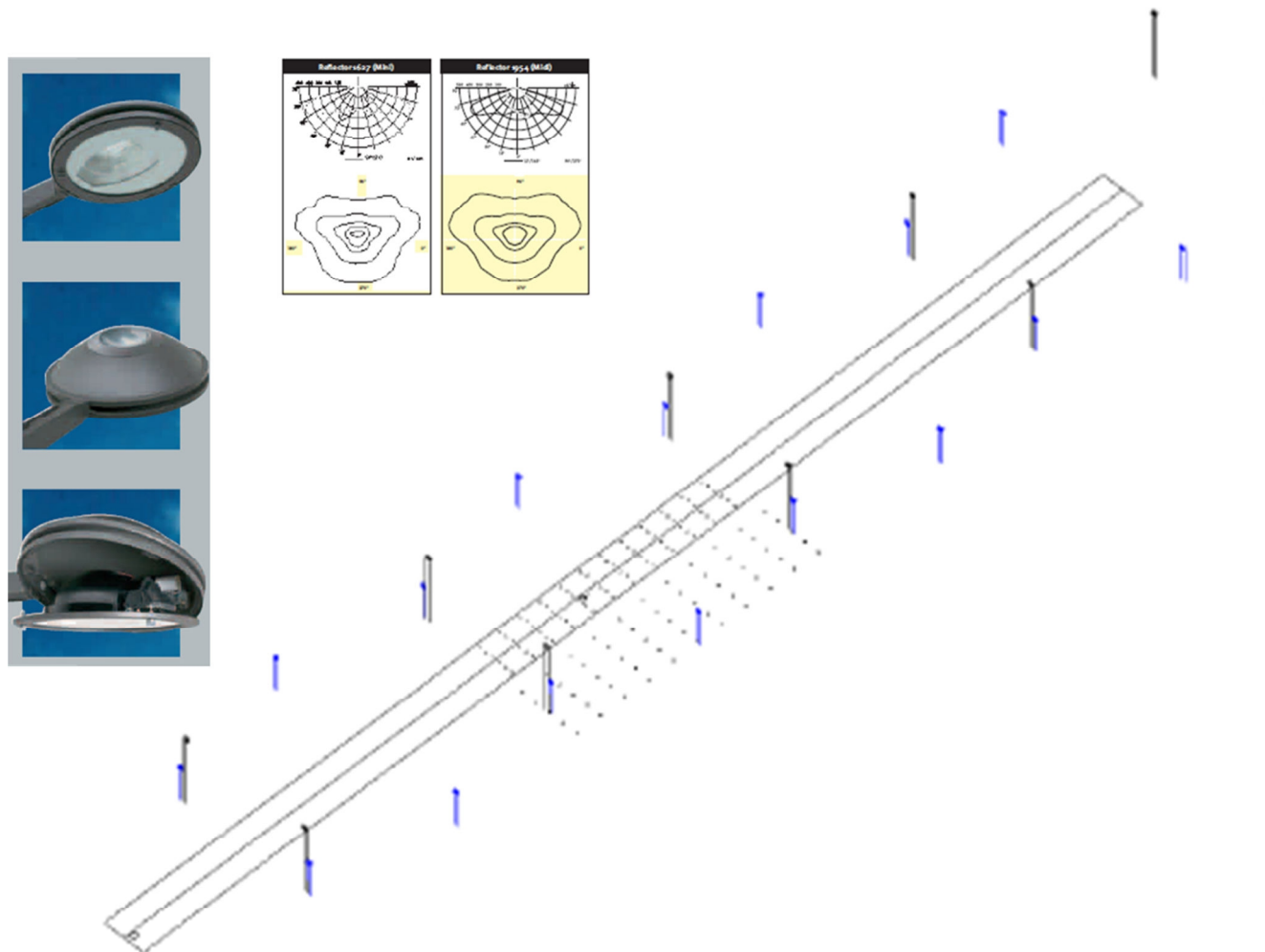
COLUNAS ALTERNADAS:

- Coluna com 4 metros de altura, para iluminação do espaço pedonal, composta por uma luminária (Tecnologia LED 16HP)
- Coluna com 10 metros de altura, de braço duplo, integrando:
 - Luminária a 4 metros, para iluminação do espaço pedonal (igual à anterior)
 - Luminária a 10 metros, para iluminação de espaço motorizado (lâmpada de descarga de alta intensidade do tipo Cosmopolis 250W)

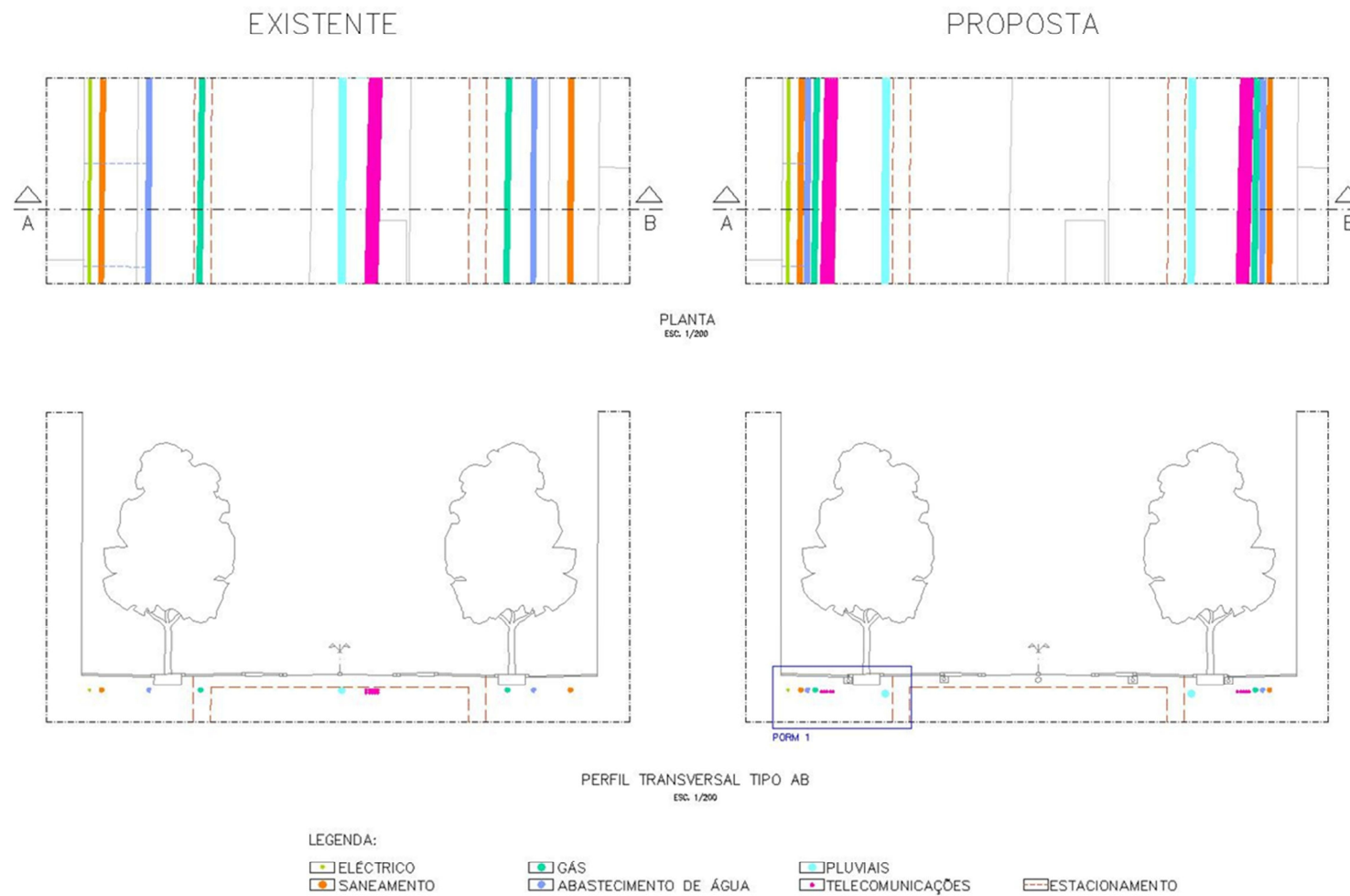
RESULTA:

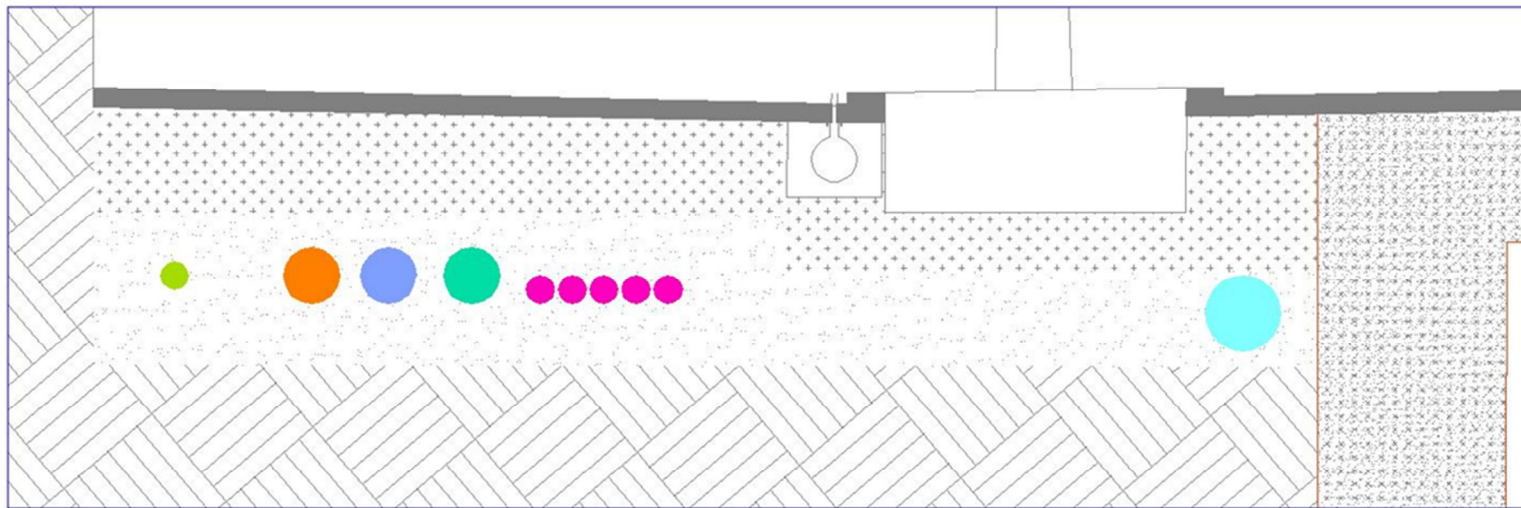
- Solução eficiente do ponto de vista energético
- Luz com temperatura de cor, criando ambiente acolhedor, sem prejudicar os níveis de iluminância

PROJETO BASE (PROPOSTA) – ILUMINAÇÃO



PROJETO BASE (PROPOSTA) – LOCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS (SOLUÇÃO TIPO)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – LOCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS (SOLUÇÃO TIPO)

PORM 1
ESC. 1/50

TERRENO NATURAL AREIA TERRA CIRANDADA PAVIMENTO BETÃO

LEGENDA:

ELÉCTRICO GÁS PLUVIAIS
SANEAMENTO ABASTECIMENTO DE ÁGUA TELECOMUNICAÇÕES ESTACIONAMENTO

PROJETO BASE (PROPOSTA) – PLANTA DO SECTOR INTERMÉDIO DA AVENIDA

No sector intermédio da Avenida procura-se manter a uniformidade do perfil e do desenho dos pavimentos, e recuperar a leitura unitária do espaço estabelecida pelos seus principais elementos- eixo viário central, e alinhamentos de árvores e de candeeiros de iluminação pública.

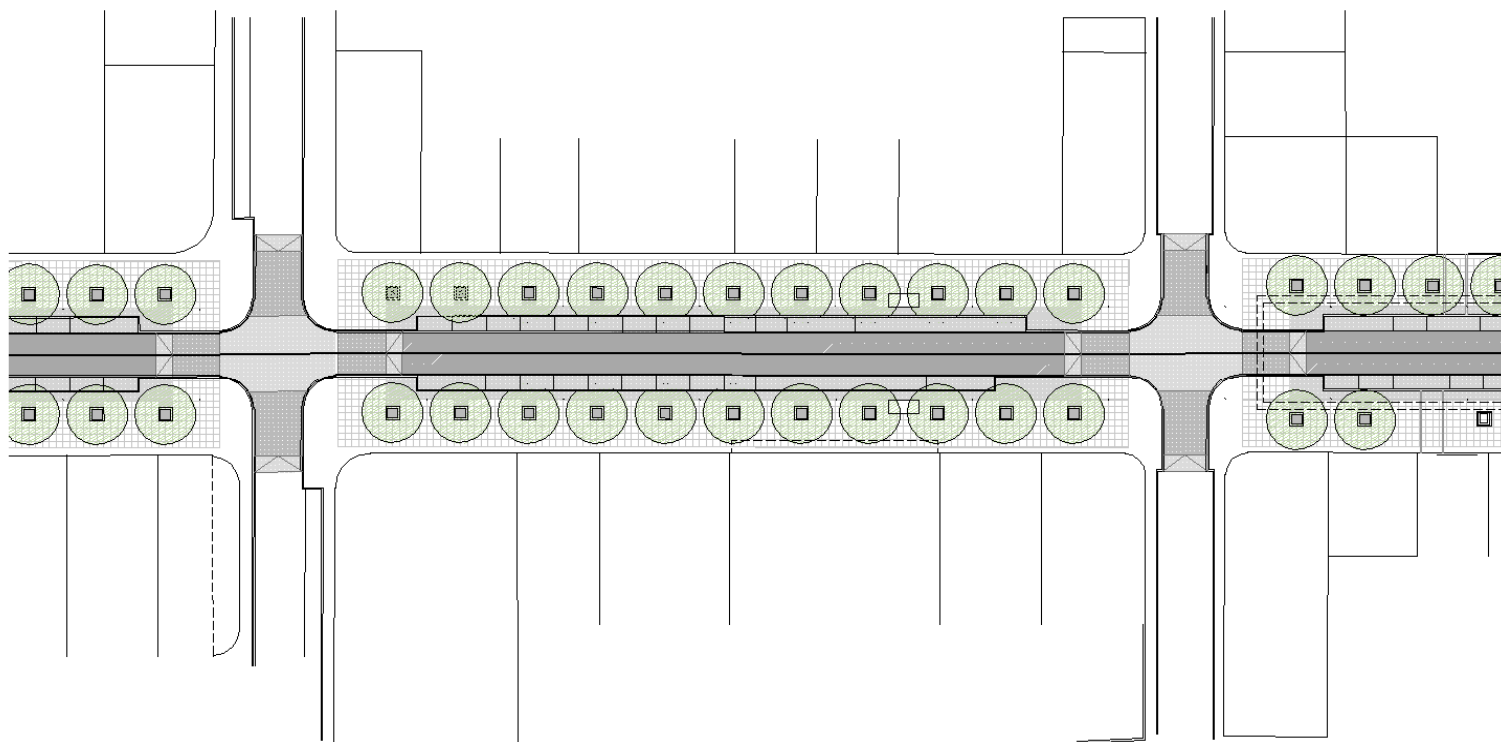
Embora a malha urbana configure frentes edificadas assimétricas e de diferentes dimensões, procurou-se manter uma métrica regular mas ajustada às variações de dimensão que se verificam nos quarteirões, entre ruas transversais. Assim mantendo-se o compasso entre árvores e entre candeeiros, a sua implantação faz-se na relação com as frentes edificadas por troço da Avenida.

Os alinhamentos de árvores apresentam afastamentos diferentes, sendo mais largo na zona onde se prevê a construção do parque de estacionamento enterrado (20 metros) e mais estreito no resto da Avenida (18 metros) até à Praça central onde o afastamento das árvores de maior porte é de 12 metros. Deste facto resulta uma repartição diferente do espaço dos passeios (+/- 1 metro) que contribuirá para animar o ambiente dos percursos longitudinais.

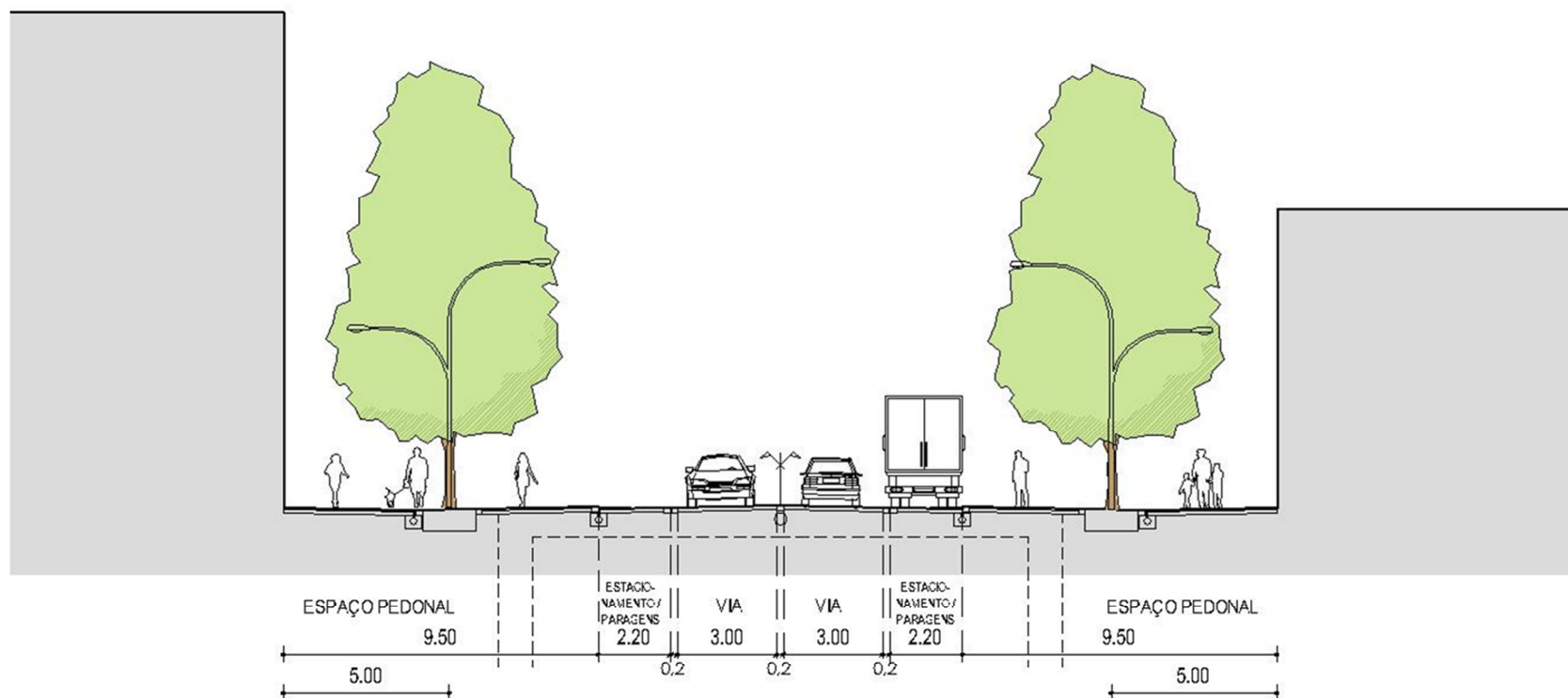
Na zona do parque de estacionamento, estão localizadas as escadas de acesso, as quais se integram no alinhamento das árvores e na proximidade de passadeiras de peões ou de paragens de transportes públicos.

As passadeiras de peões serão elevadas ao nível dos passeios com a intenção de facilitar, por um lado, a circulação dos peões, e dissuadir a velocidade dos automóveis, por outro. Esta solução diferencia os principais cruzamentos na rede de circulação desta área central da cidade à qual devem ser dadas características de “Zona 30”.

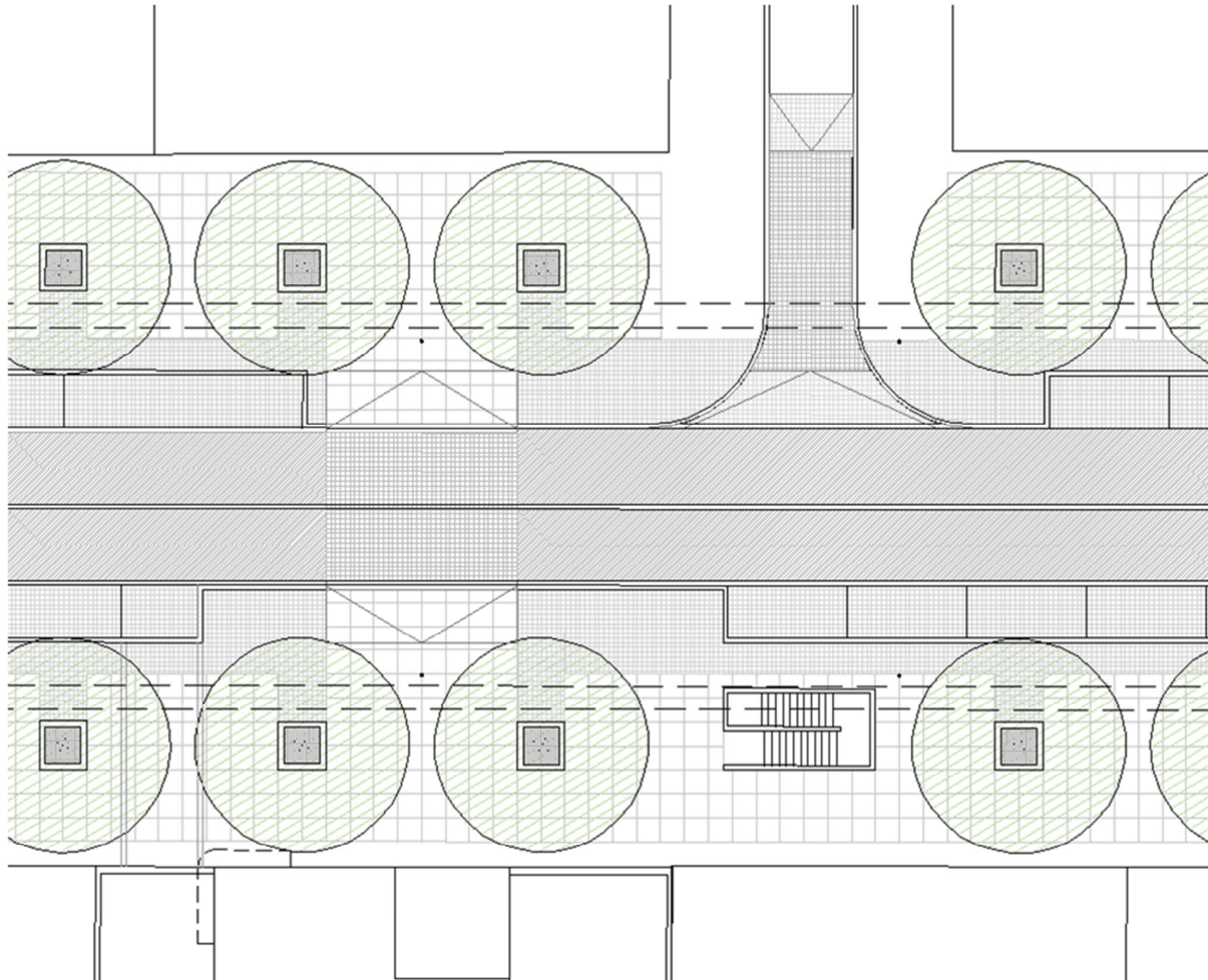
PROJETO BASE (PROPOSTA) – PLANTA DE UM TROÇO INTERMÉDIO



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PERFIL-TIPO



PROJETO BASE (PROPOSTA) – DESENHO PARCIAL (LOCALIZAÇÃO DE ESCADA DE ACESSO AO ESTACIONAMENTO)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – AVENIDA (ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – AVENIDA (ARBORIZAÇÃO)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – AVENIDA (PERSPECTIVA CENTRAL)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – AVENIDA (PERSPECTIVA LADO NORTE)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – AVENIDA (PERSPECTIVA LADO SUL)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – AVENIDA: PRAÇAS

As duas praças constituem espaços de diferenciação da Avenida, tanto como referências na imagem do conjunto do espaço canal, como espaços que proporcionam formas de utilização e apropriação singulares.

A “Praça Central”, a poente, altera as características morfológicas da matriz inicial da Avenida. Esta modificação permite, em contrapartida, novas formas de utilização do espaço público, como sejam a maior mobilidade na zona do centro, a integração de esplanadas e a realização de eventos, podendo ganhar, deste modo, maior “protagonismo” na vida da cidade, e contribuir para o reforço da atratividade do centro de Aveiro e para a requalificação e revitalização do conjunto da Avenida.

Esta Praça deverá oferecer um espaço amplo, com pavimento contínuo, parcialmente arborizado com algumas árvores de grande porte, equipado com quiosques e esplanadas e infraestruturado por forma a permitir a montagem de instalações para a realização de eventos.

Assim, Aveiro poderá dispor no seu centro de um novo “palco”, um espaço aberto e polivalente e, ao mesmo tempo, uma área de encontro e de estar que completa e potencia o “arco central” que da Praça da República e do Fórum chega à Praça do Peixe e ao Rossio.

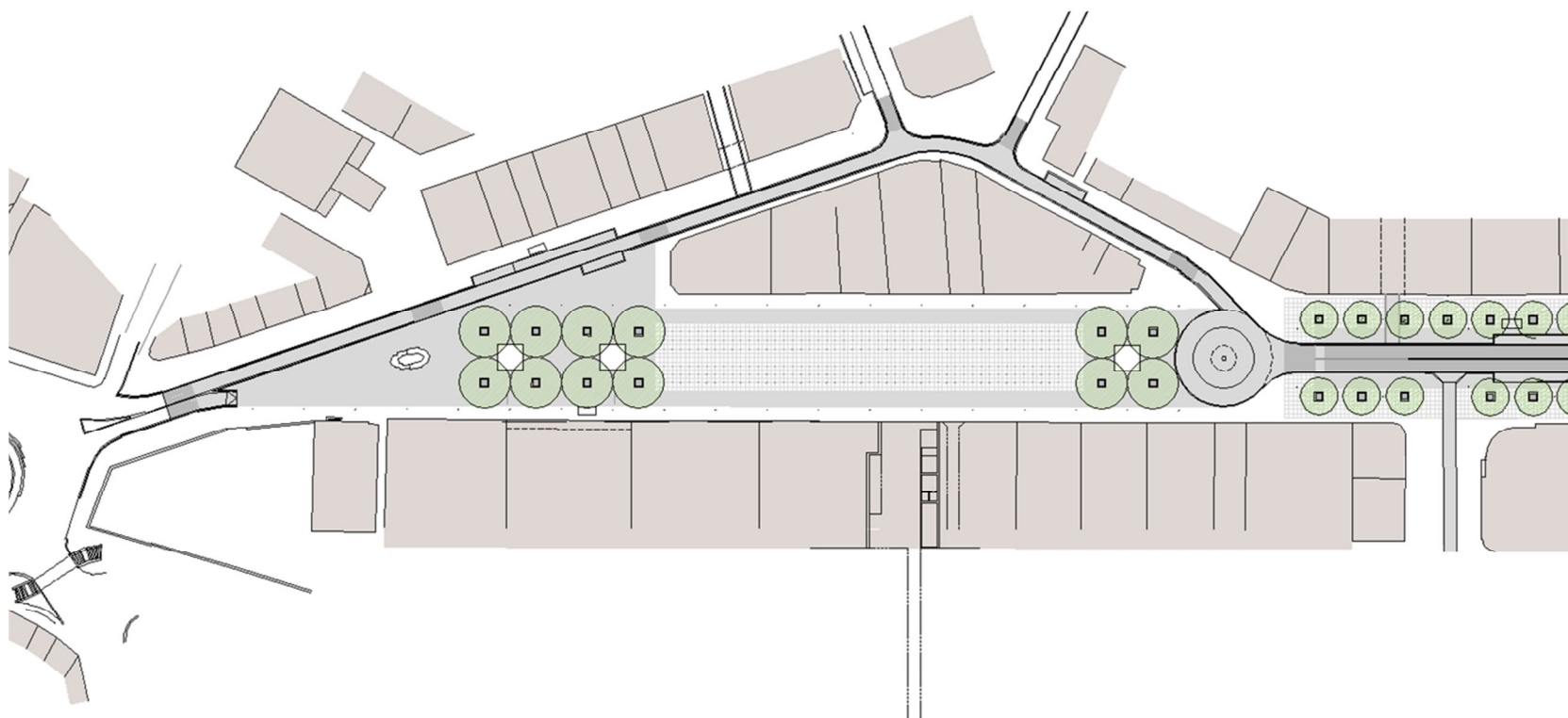
Nesta intervenção prevê-se a deslocação do Monumento dedicado ao Soldado Desconhecido para poente, continuando a marcar o início deste eixo urbano.

Com a constituição desta praça, o eixo viário central deverá rematar numa pequena rotunda de cubos de granito que garante a ligação da Avenida com a Ponte Praça e com a zona da Beira-mar através das ruas Agostinho Pinheiro e Conselheiro Luís de Magalhães e do corredor de Transportes Públicos a criar na nova praça. Ao mesmo tempo esta rotunda garante a inversão de marcha de quem circula de nascente para poente neste troço final da Avenida.

No extremo oposto, a praça da Estação será remodelada integrando todo o espaço delimitado pelo antigo edifício e o topo do túnel rodoviário. A continuidade do pavimento e a delimitação do corredor e a substituição de alguns dos arruamentos atuais por um único canal de circulação automóvel favorecerá a utilização pedonal e de estadia que poderá apoiar os utentes do comboio e nomeadamente a população jovem.

Para integração de Praça de Táxis, prevê-se reformatação do espaço localizado imediatamente na “boca” da escadaria sul da estação (que dá acesso à Rua João de Moura – ver Anexo 2), a qual deveria em consequência, passar a incorporar escadas rolantes (para promover e reforçar intermodalidade).

PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA DA ESTAÇÃO



PROJETO BASE (PROPOSTA) – ESTACIONAMENTO ENTERRADO SOB O TROÇO NASCENTE

Tendo-se partido do princípio que o Parque do Sr.º dos Aflitos (≈ 600 lugares) será eliminado e tendo-se optado por uma significativa redução do estacionamento á superfície na Avenida (diminuição de ≈ 200 lugares – a proposta de estacionamento á superfície prevê 93 lugares, 16 lugares de cargas e descargas, e 8 paragens para transporte coletivo), considerou-se adequado perspetivar a construção de um estacionamento enterrado no lado nascente da Avenida com uma oferta de cerca de 400 lugares. Ocorreria assim uma diminuição do total de estacionamento, indo ao encontro das orientações decorrentes do Plano de Mobilidade, que concluiu existir atualmente oferta em excesso.

A poente, o estacionamento existente ultrapassa em muito as necessidades (realce para os do Fórum e da Ana Vieira, 1050 + 350 lugares, atualmente semi-ocupados).

A solução proposta (ver Anexo 3) é a de um estacionamento enterrado sob a Avenida até à rotunda do Oita, local a partir do qual as dificuldades hidrológicas aumentariam.

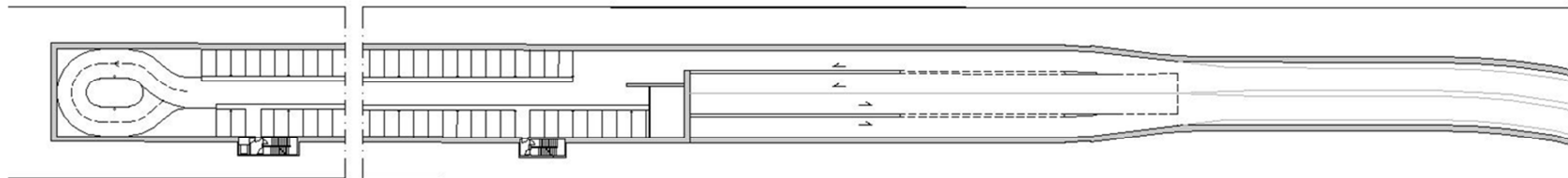
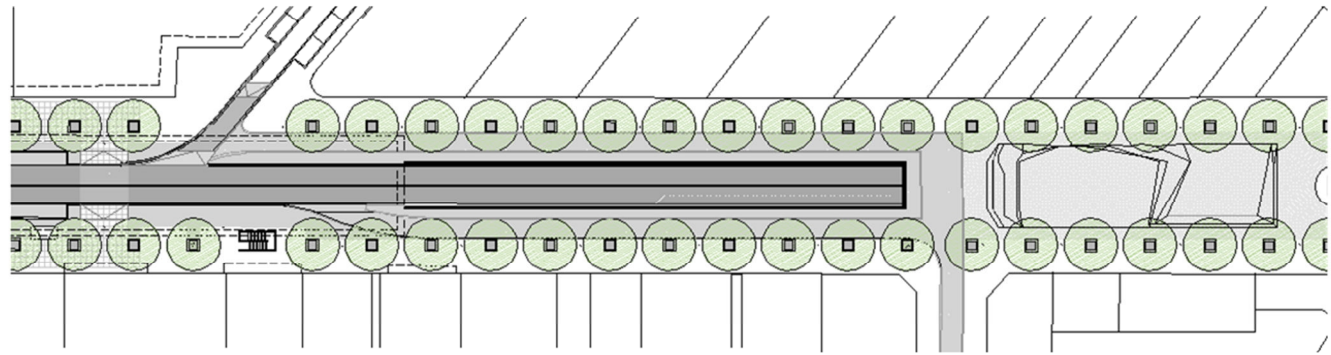
Entradas e saídas no estacionamento aproveitam o túnel existente. Fazem-se, portanto, a partir do Rossio da Estação, local de ótima acessibilidade, de receção à Cidade e de Intermodal de Transportes.

A solução permite a proximidade do estacionamento aos edifícios existentes, sem que a presença automóvel se faça notar. É importante que uma parte dos 400 lugares seja reservada a residentes, para estimular a efetiva ocupação dos edifícios.

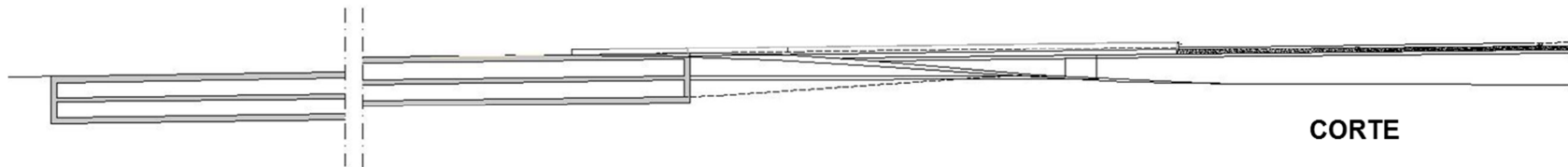
A entrada pelo túnel, à sua cota atual, permite uma relação fácil, direta, com os dois pisos previstos para o estacionamento, perspetivando-se no seu interior uma circulação unidirecionada, com entrada por um piso e a saída pelo outro.

O estacionamento espera-se que possa ser concessionado, pagando-se a si próprio (e talvez, em parte ou no todo, ao espaço público que se lhe sobrepõe). Sugere-se, aliás, que só com financiamento privado a obra do estacionamento seja realizada. A existência de estacionamento no Rossio da Estação faz com que este estacionamento enterrado, embora de utilidade significativa, não se afigure absolutamente indispensável.

PROJETO BASE (PROPOSTA) – ESTACIONAMENTO ENTERRADO SOB O TROÇO NASCENTE



PLANTA



CORTE

PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (ARBORIZAÇÃO)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (PERSPECTIVA DO CENTRO DA AVENIDA)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (PERSPECTIVA DO LADO NORTE)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (PERSPECTIVA DO LADO SUL)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (PERSPECTIVA POENTE)



PROJETO BASE (PROPOSTA) – PRAÇA CENTRAL (PERSPECTIVA POENTE, PONTE PRAÇA)



3. Projeto base para o Espaço Público

3.4. AÇÃO DO VENTO E CONFORTO PEDONAL

Sabe-se que em Aveiro o vento tem presença significativo. Em consequência pretendeu-se considerar o seu impacto no conforto e bem-estar na utilização pedonal do espaço exterior da Avenida.

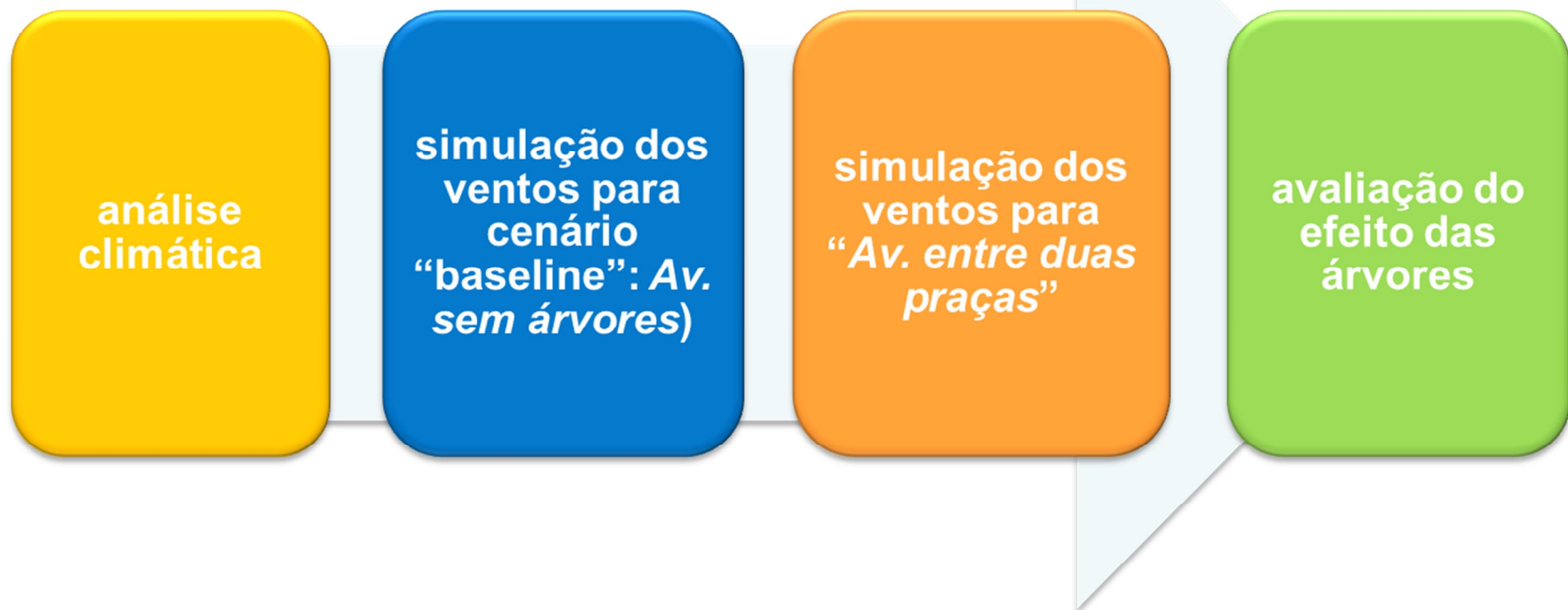
Apresentam-se em seguida apontamentos que se reportam a estudo que pode ser consultado no site da Camara Municipal (mais especificamente no “espaço” dedicado à Avenida Lourenço Peixinho).

Dos presentes apontamentos vale a pena salientar:

- Confirmação da presença significativa do vento, soprando sobretudo de nascente e aumentando de intensidade até à Estação;
- Não obstante, níveis de conforto ainda aceitáveis para atividades ao ar livre (passear, assistir a eventos, descansar), já que poucas vezes é atingindo limiar de 5 m/s considerado internacionalmente para o efeito;
- Constatação de que as árvores que se propõem para a Avenida irão resultar numa diminuição significativa do efeito do vento.

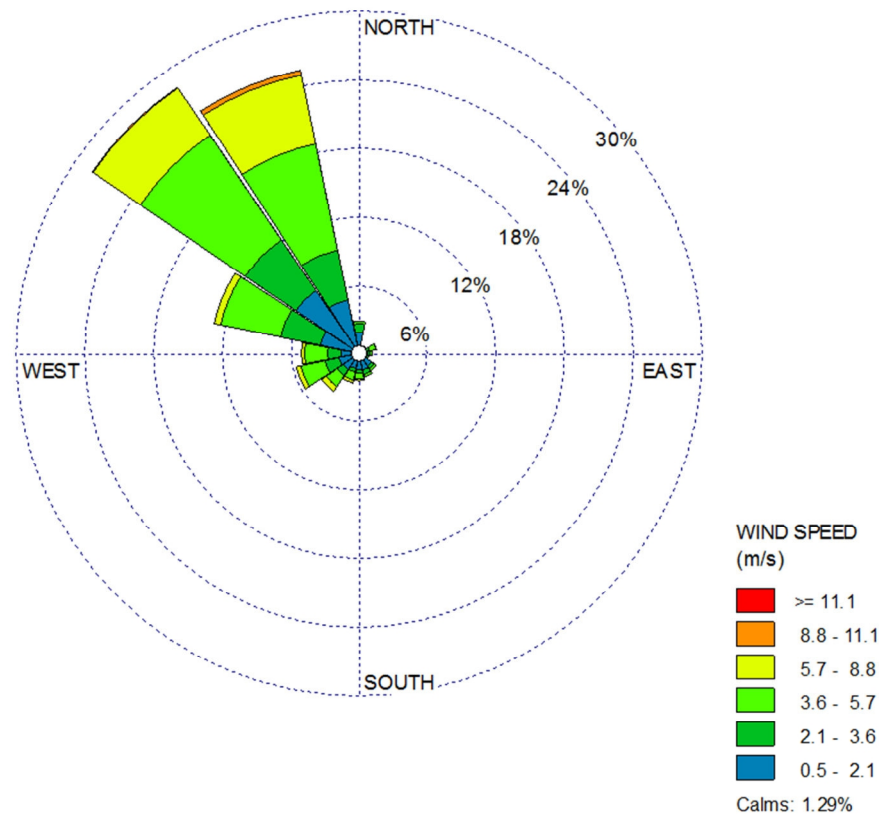
Análise da ação do vento sobre o conforto e bem-estar na utilização pedonal do espaço exterior da Avenida.

Metodologia:



Análise climática da cidade de Aveiro:

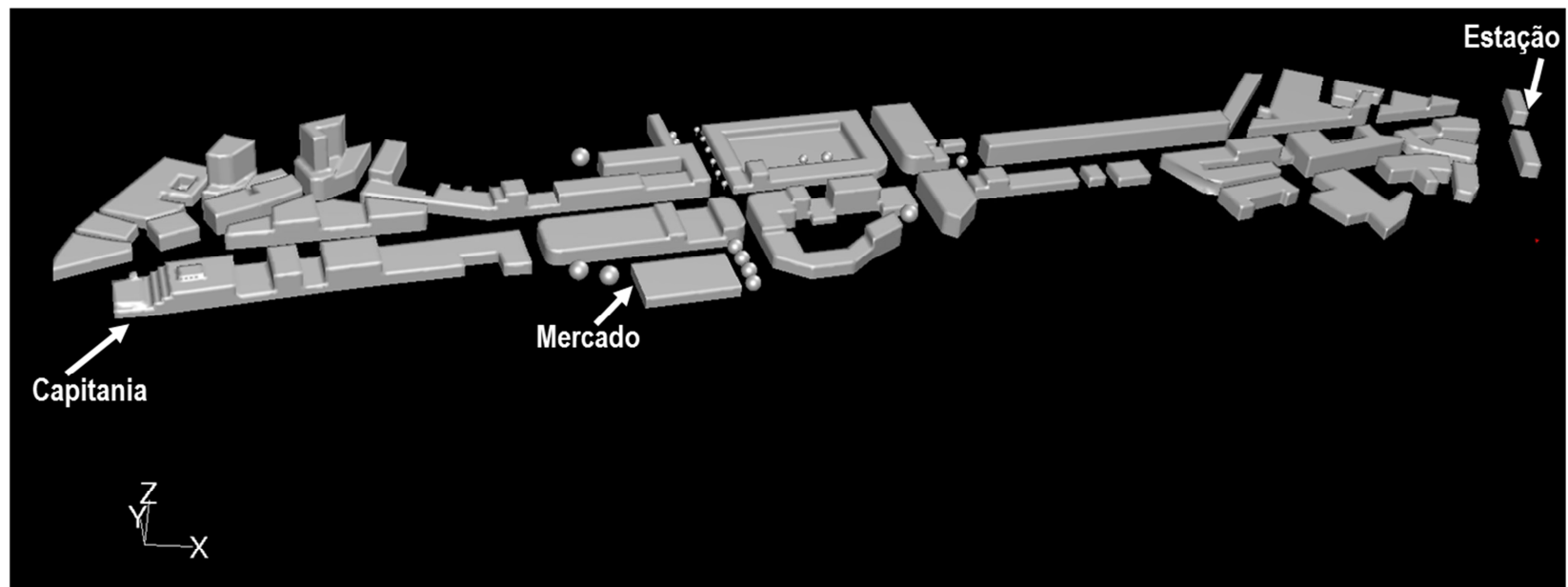
Rosa-dos-ventos para o período de Maio a Setembro, das 8h às 24h (correspondente à maior utilização de espaços exteriores):



os ventos dos quadrantes N e NO são os mais frequentes (~50% das ocorrências) e os de maior intensidade.

FASE I: Avenida sem árvores

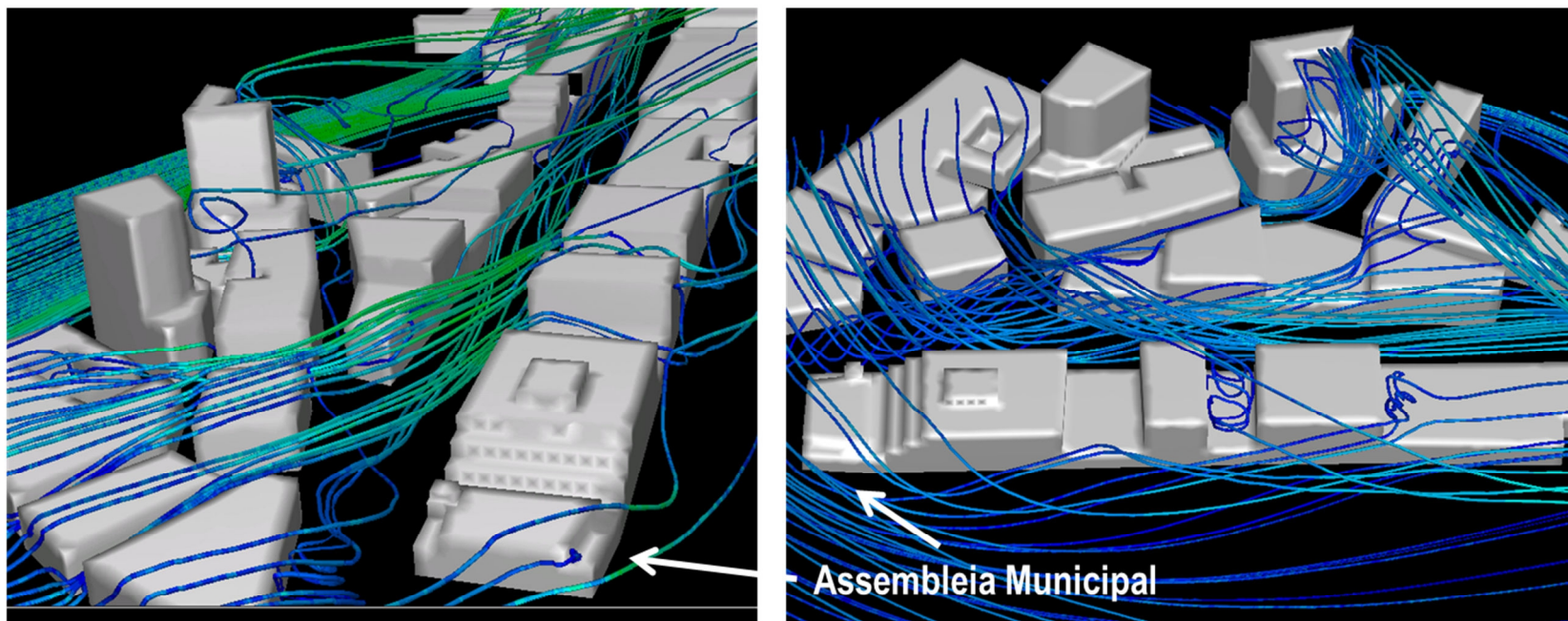
Domínio virtual:



Definição de edifícios para simulação numérica de elevado detalhe espacial (modelo CFD - "Computational Fluid Dynamics") do comportamento dos ventos no interior da Avenida

FASE I: Avenida sem árvores

Pormenor do comportamento dos ventos na Avenida:



As simulações mostram um escoamento na Avenida muito **complexo**, devido ao efeito aerodinâmico induzido pelo traçado arquitectónico dos **edifícios** e aos ventos provenientes de **ruas transversais**.

FASE I: Avenida sem árvores

Análise do conforto humano:

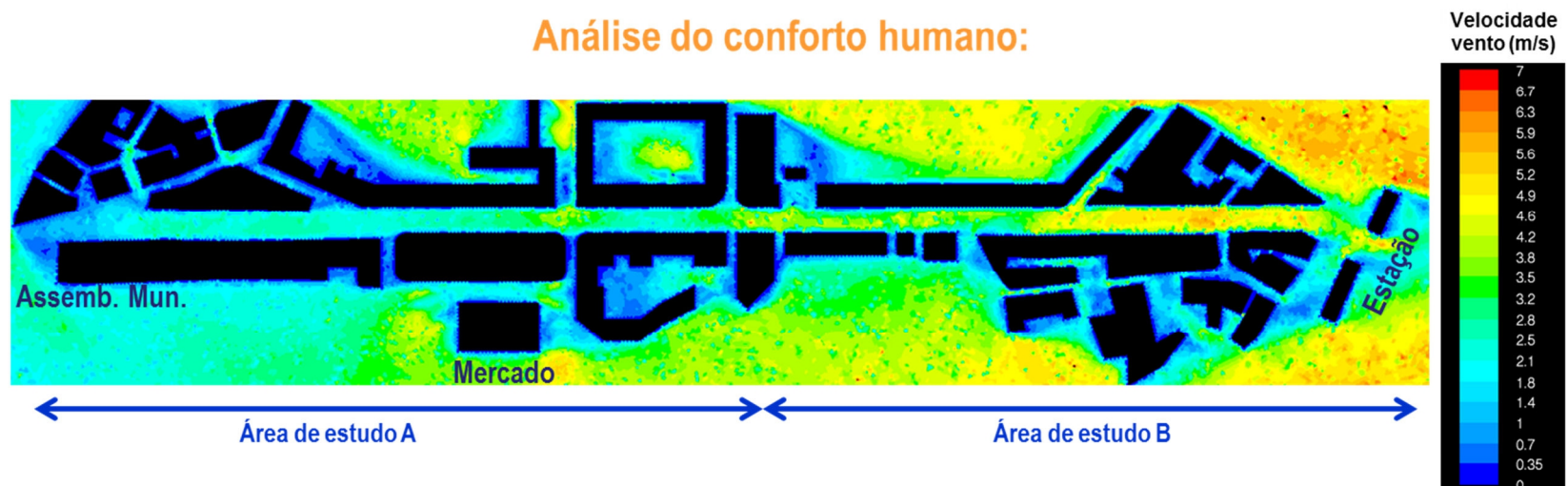
Frequência de ocorrência ($v > 5\text{m.s}^{-1}$) (%)	Atravessar	Passear	Sentar
<2,5	boa	boa	boa
2,5 – 5,0	boa	boa	moderada
5,0 – 10	boa	moderada	má
10 – 20	moderada	má	má
> 20	má	má	má

Critério internacional de conforto pedonal para várias actividades

Velocidade máxima do vento que possibilita a utilização pedonal de espaços exteriores: 5 m/s.

FASE I: Avenida sem árvores

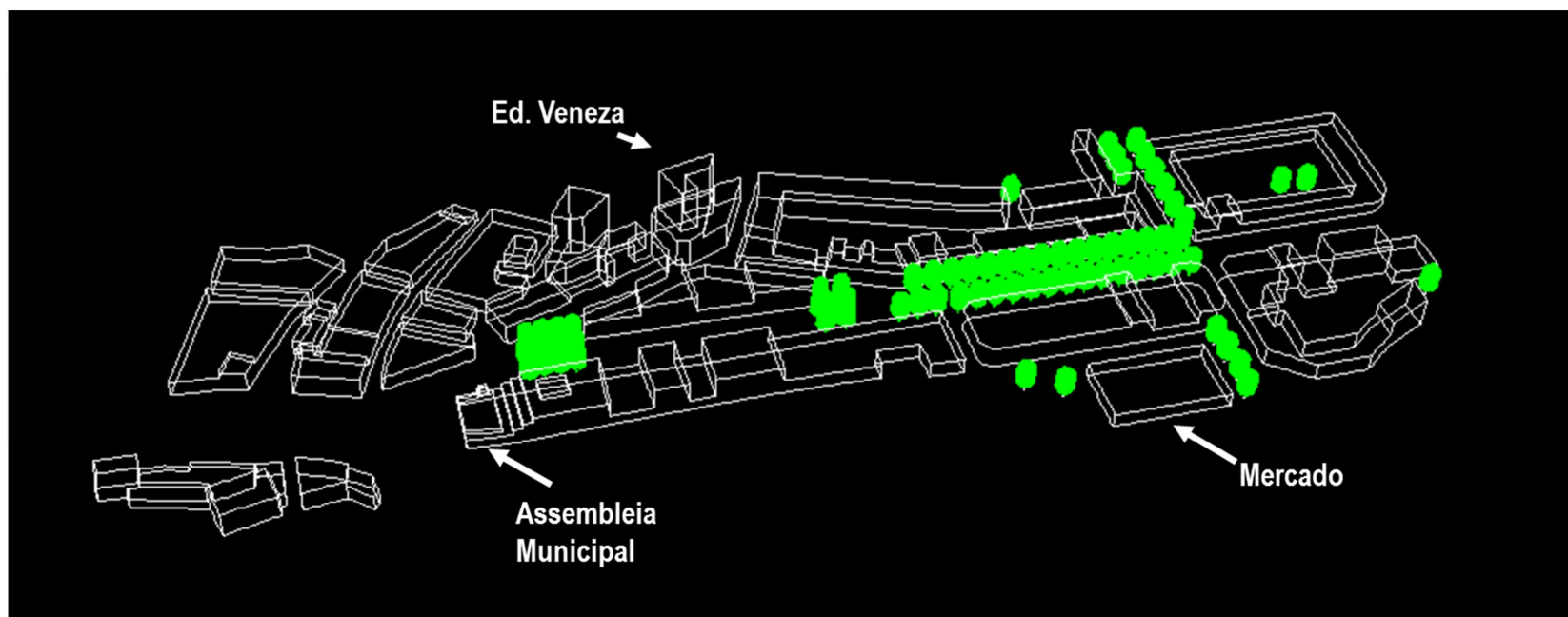
Análise do conforto humano:



Aumento gradual da intensidade do vento ao longo da Avenida, o que torna a área B a mais desadequada para a prática de atividades ao ar livre.

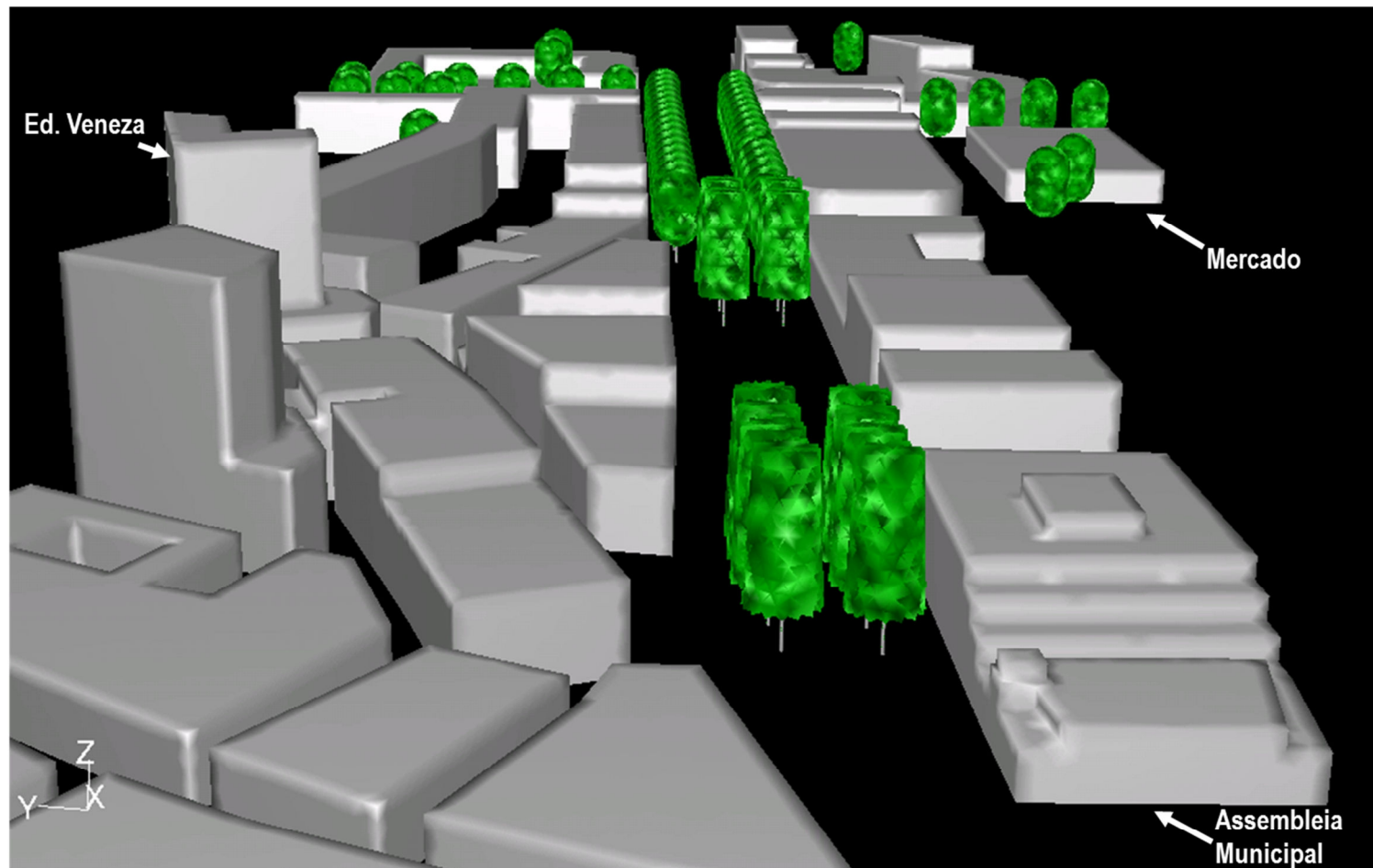
FASE II: “Avenida entre praças”

Definição das árvores projectadas para a nova praça e Avenida – Área A



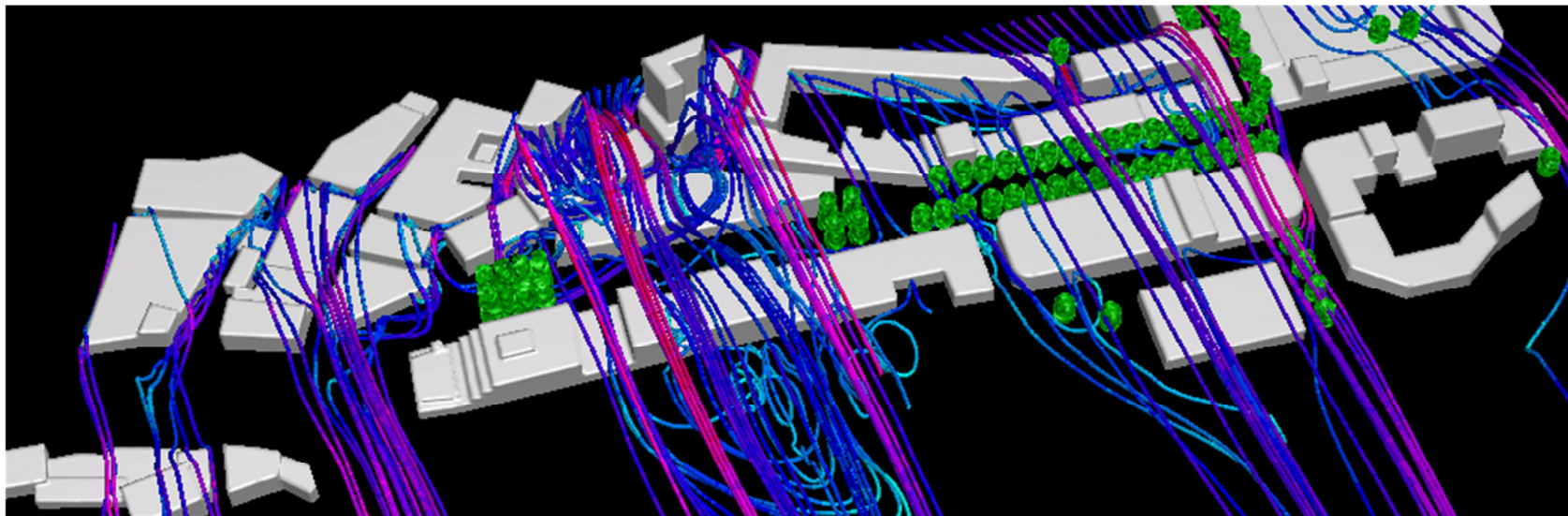
FASE II: “Avenida entre praças”

Definição virtual das árvores projectadas



FASE II: “Avenida entre praças”

Simulação do efeito das novas árvores sobre os ventos

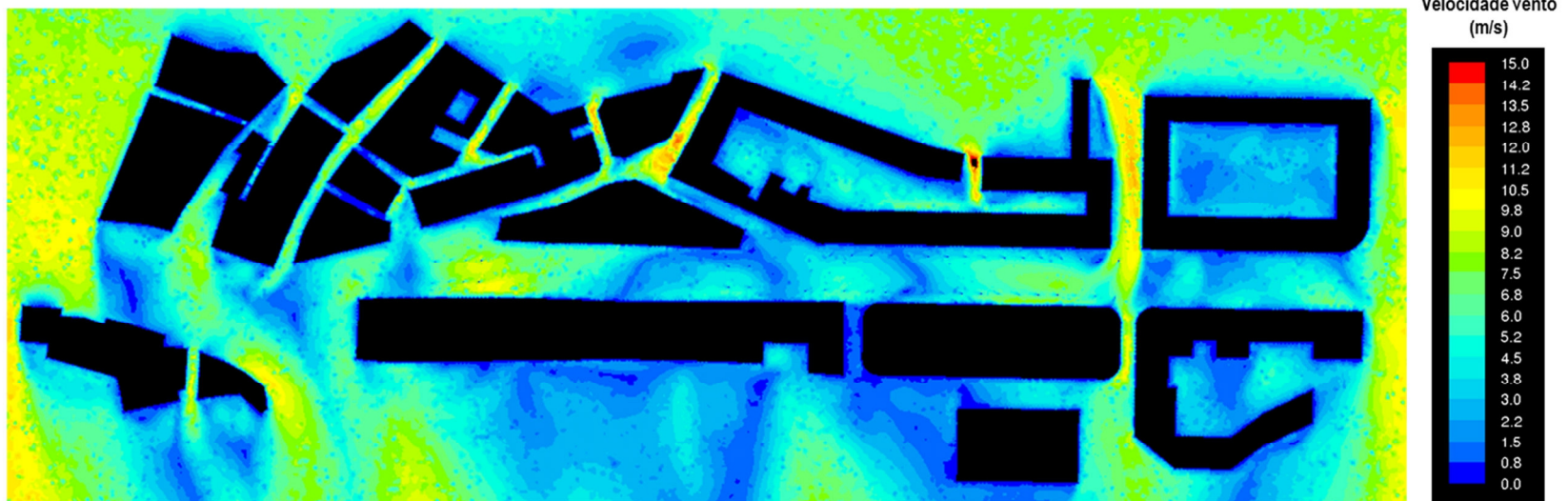


Velocidade do vento diminui na nova praça e ao longo da Avenida devido ao efeito das árvores.

FASE II: “Avenida entre praças”

Análise do conforto humano:

Exemplo para condições meteorológicas mais desfavoráveis
(maior intensidade do vento):



Mesmo para estas condições são criadas **condições mais favoráveis à prática de actividades ao ar livre** (passear, assistir a eventos, descansar,...).

4. Quadro de referência relativo aos Edifícios

4.1. DA SITUAÇÃO EXISTENTE ÀS OPÇÕES CONCEPTUAIS

4.1.1. VOLUMETRIA DOS EDIFÍCIOS

Existem, para a Avenida, diversos estudos e levantamentos, alguns deles centrados nos edifícios e em opinião sobre o respetivo valor patrimonial. Estes estudos constituíram a nossa base inicial de trabalho:

- *O Futuro da Avenida Dr. Lourenço Peixinho*, Câmara Municipal de Aveiro, 2009
- *Traços do Património Edificado, 1920-1950*, Câmara Municipal de Aveiro, 2005
- *Guia do urbanismo e da arquitectura, Avenida Lourenço Peixinho*, Medidas Preventivas, Ante-Plano de Urbanização da Cidade de Aveiro (PUCA), Câmara Municipal de Aveiro, doc. 6/97
- Cruz, Sara Ventura, *A Arquitectura da Avenida, A Construção da Avenida Dr. Lourenço Peixinho*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, FCT, Universidade de Coimbra, 2005
- Cruz, Sara Ventura, *Aveiro, a Avenida: bases para um plano*, Dissertação de Mestrado em Arquitetura, FCT, Universidade de Coimbra, 2011
- Patrão, Paulo Gil Crespo Saraiva, *Aveiro: Cidade e Arquitectura*, Uma Leitura do Espaço Urbano, DARQ, FCT, Universidade de Coimbra, 2000
- Monteiro, Helena e Gomes, Ana, *Rasgar de Novos Horizontes, De Avenida: "...de ligação da cidade à estação" ou "...central" a "...do Dr. Lourenço Peixinho"*, Pós Graduação em História e Património Local, Aveiro, 1999
- Oliveira, Rosa Maria, *O Discurso da Cidade- Leituras da Avenida Lourenço Peixinho*, Edição da Câmara Municipal de Aveiro, Aveiro, 2001
- Santos, Tânia Correia Estrela, *De Peixe em Peixe: Design dum sistema para a Av. Dr. Lourenço Peixinho- A reabilitação do edificado através da valorização do património Aveirense*, Dissertação de Mestrado em Design, DECA, Universidade de Aveiro, 2012
- Silva, Cristina Emília Ramos, *Aveiro: Território e Cidade: Arqueologia de uma Forma Urbana*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, FCT, Universidade de Coimbra, 1999
- Vitória, José Augusto da Rocha, *Estudos e Propostas para o Centro de Aveiro*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, FCT, Universidade de Coimbra, 1999

O Anexo 1, planta da Situação Existente, comporta os alçados dos edifícios existentes. Um simples olhar sobre esses alçados permite perceber uma realidade dicotómica:

- Edifícios rondando os 3 pisos, na maioria dos casos correspondendo a primeiras construções após abertura da Avenida. Reconhece-se, a muitos deles, algum valor patrimonial, seja numa perspetiva individual, seja sobretudo numa perspetiva de conjunto, quando tais conjuntos ainda subsistem.
- Edifícios rondando os 7 pisos, de construção relativamente recente, ocorrida após demolição dos anteriores. Não se lhes reconhece na maioria dos casos qualidade arquitetónica.

Estas duas tipologias têm ambas muita expressão na Avenida, constituindo por vezes conjuntos com alguma coerência, mas acontecendo também situações pontualizadas.

Do confronto entre edifícios mais altos e mais baixos resultam quase sempre empenas, que podem considerar-se desagradáveis.

Neste contexto, uma realidade caracterizada por duas tipologias em rutura, como perspetivar a futura transformação dos edifícios?

O enquadramento regulamentar atual, constante no PU em vigor, aponta para uma volumetria intermédia de 5 pisos, com salvaguarda de edifícios a que seja reconhecido valor patrimonial. A Câmara quer alterar esta opção, considerando que não origina solução adequada nem serena expectativas edificatórias.

Perante a situação em presença adotaram-se as seguintes opções:

- Consolidar e rematar conjuntos volumétricos:
 - Fixando volumetrias distintas para cada um, subordinadas a pré-existências.
 - Perspetivando a existência de edifícios que integrem e organizem rutura volumétrica, podendo inclusive abrir vãos laterais, resolvendo a questão das empenas e estabilizando expectativas.
- Assumir que esta opção, para que se traduza numa efetiva qualificação arquitetónica do edificado da Avenida, depende muito da qualidade dos projetos, pelo que se sugere a constituição de uma Comissão Especializada para apreciação caso a caso das operações edificatórias de maior impacto, nomeadamente:
 - Edifícios aos quais se reconhece valor patrimonial mas que, atendendo ao conjunto onde se localiza, se admite significativo aumento volumétrico.
 - Edifícios que organizem a rutura volumétrica.
 - Edifícios localizados em gaveto.

Estas opções têm tradução em proposta pormenorizada (ver ponto 4.2. e Anexo 4.) e também, de forma mais genérica mas suficientemente precisa, em proposta de alteração ao Plano de Urbanização (ver ponto 6.2.)

4. Quadro de referência relativo aos Edifícios

4.1. DA SITUAÇÃO EXISTENTE ÀS OPÇÕES CONCEPTUAIS

4.1.2. QUESTÃO PEREQUATIVA

A solução adotada, uma regulamentação que prevê uma significativa diferenciação volumétrica entre edifícios, exige ser complementada por mecanismos perequativos.

A esta obrigação legal acresce a utilidade de perspetivar apoios financeiros à reabilitação de edifícios com valor patrimonial para os quais não seja permitido aumento volumétrico.

Em concreto, da solução proposta (expressa nos anexos 4 e 5 e na proposta de regulamento constante do ponto 4.2) resultam, numa perspetiva perequativa, as seguintes situações tipológicas:

- A. Edifícios cuja volumetria atual ultrapassa a edificabilidade padrão - 46 parcelas.
- B. Edifícios cuja volumetria é ou possa ser, após ampliação, próxima da edificabilidade padrão - 35 parcelas.
- C. Edifícios cuja volumetria não é nem possa ser próxima da edificabilidade padrão - 28 parcelas.
- D. Edifícios que devem ser demolidos e reconstruídos, com aumento volumétrico que ultrapasse a edificabilidade padrão - 4 parcelas.
- E. Edifícios que podem ser demolidos ou reconstruídos, com aumento volumétrico que ultrapasse a edificabilidade padrão, mas que devem manter memórias dos edifícios atuais - 7 parcelas.

As parcelas consideradas correspondem na sua grande maioria à situação cadastral atual, mas algumas delas, das tipologias B ou E, traduzem já um emparcelamento de 1 ou 2 prédios para viabilização da pretendida reabilitação.

Numa perspetiva perequativa:

- As situações referidas em A não são consideradas uma vez que traduzem direitos já adquiridos.
- As referidas em B correspondem a uma edificabilidade padrão, não justificando qualquer medida adicional
- As situações referidas em D e em E, permitindo edificabilidade superior ao padrão, terão que compensar as referidas em C, contribuindo para que edifícios de menor volume sejam reabilitados.

Fazendo contas, constata-se que a edificabilidade acima dos 4 pisos representa 1710 m² de área de construção (ac) nas 4 situações de tipologia A e 6648 m² de ac nas de categoria E.

Perspetiva-se que o valor de edificabilidade na zona possa rondar os 300 € / m² de ac.

A edificabilidade acima do padrão estabelecido corresponde a uma mais valia com esse valor relativamente ao aproveitamento médio. Seria justificável que o proprietário, para efeitos perequativos, entregasse todo esse valor. Mas, face à inovação que tal significa, considerando a crise atual e considerando alguma tradição legislativa (em Portugal e noutros países) de pagamento de 50% da mais valia, admite-se fixar a compensação em 150 € /m² de ac acima de 4 pisos.

Considerando todas as situações referidas em A e considerando que as referidas em E apenas contribuirão com metade (porque nalguns casos não acontecerá o aumento volumétrico e porque, noutros, acontecendo, deverá ocorrer abatimentos para preservação das memórias dos edifícios atuais), teremos então:

$$(1710 \text{ m}^2 \text{ de ac} + 6458 \text{ m}^2 \text{ de ac} / 2) * 150 \text{ €/m}^2 = 750\,000 \text{ €}$$

Existindo 28 parcelas de tipologia C, cujos edifícios se pretendem conservados e reabilitados, dividindo os 750 000 € pelas 28, daria mais de 25 000 € para cada uma.

Acontece, contudo, que apenas cerca de metade necessita de reabilitação, o que permite perspetivar uma contribuição de 50 000 €/ recuperação, um valor muito significativo.

Há que não esquecer, contudo, que este será um processo que terá de se estender ao longo do tempo, dependendo das dinâmicas que forem surgindo, e, em última análise, da capacidade de dinamização e gestão instaladas.

4. Quadro de referência relativo aos Edifícios

4.1. DA SITUAÇÃO EXISTENTE ÀS OPÇÕES CONCEPTUAIS

4.1.3. USOS DOS EDIFÍCIOS

Para a reabilitação da Avenida não basta, no que respeita às edificações, que estas se encontrem em bom estado de conservação. É necessário também que sejam efetivamente utilizadas e até que o sejam com usos adequados.

O levantamento da situação existente, elaborado em estreita colaboração com a Junta de Freguesia de Vera Cruz, revela a seguinte situação:

- Os quarteirões entre as ruas Dr. Alberto Souto e Eng. Oudinot fazem a transição entre a metade poente, onde predominam os serviços, e a metade nascente, onde predomina a habitação. O comércio vai-se mantendo ao longo da Avenida, essencialmente ao nível do piso térreo, embora o tipo de comércio existente sofra alterações e a pressão que é exercida vá diminuindo no sentido poente - nascente. A concentração do comércio de qualidade acontece lado-a-lado com as agências e direcções dos bancos e seguradoras nos dois primeiros quarteirões a poente.
- Existem 15 edifícios desocupados, sendo que a maioria corresponde a edifícios da primeira metade do século XX. É possível ainda associá-los a volumetrias mais baixas e a edifícios com um número reduzido de fracções. Este número aumenta para 19 se acrescentarmos os edifícios parcialmente desocupados, uma vez que o piso térreo permanece com ocupação.
- A habitação e os serviços representam percentagens semelhantes (rondam os 40%). No entanto, a habitação apresenta maior número de fracções desocupadas. No que toca ao comércio, os números sofrem variações significativas se retirarmos as três grandes superfícies comerciais, com fracções de áreas reduzidas. Conclui-se que é o uso com maior ocupação, fora destas superfícies. Representa cerca de 15% dos usos e localiza-se essencialmente nos pisos térreos dos edifícios. Quando localizado noutros pisos reduz a sua atractividade.

Acredita-se que o processo de requalificação da Avenida, na perspectiva integrada que aqui se propõe, tenderá a atrair usos e usos mais qualificados.

Mas considera-se de utilidade tomar medidas diretas de combate à existência de edifícios desocupados. Tais medidas deverão integrar:

- Ações de contato direto, de sugestão/dinamização, incidindo nos edifícios considerados “âncora” ou “estratégicos”.
- Medidas gerais, assentes na fiscalidade, penalizando o abandono e premiando uma efetiva utilização. (ver ponto 6.3, proposta para regulamentação de fiscalidade).

Quanto aos usos pretendidos regulamenta-se que (ver ponto 4.2, artigo 2º):

- As funções terciárias, e genericamente funções não habitacionais, devem ser prevaletentes nos troços poente e nascente da Avenida.
- As funções habitacionais devem ser prevaletentes em todo o troço central, salvo no rés-do-chão, também eles destinados a funções não habitacionais.

Para além da regulamentação, sabe-se que os usos efetivos dependem sobretudo das dinâmicas de mercado.

Não obstante, tais dinâmicas são influenciadas pelos processos de reabilitação e não dispensam, antes recomendam, que para os edifícios assumidos como estratégicos a Câmara adote um papel dinamizador, dialogando com proprietários e investidores, suscitando oportunidades.

4. Quadro de referência relativo aos Edifícios

4.2. REGULAMENTO URBANÍSTICO E PEREQUATIVO

A proposta aqui apresentada é organizada em formato de regulamento, o qual poderia integrar diretamente um plano de pormenor de reabilitação da Avenida.

Optando-se por alteração ao Plano de Urbanização, esta proposta serve de ponto de partida e permitirá, inclusivamente, perspetivar regulamentação executória complementar à institucionalização de Área de Reabilitação Urbana.

CAPÍTULO REGRAS RELATIVAS À TRANSFORMAÇÃO DOS EDIFÍCIOS

SECÇÃO 1. REGRAS URBANÍSTICAS.

Artigo 1.º Princípios

1. As operações urbanísticas que ocorram na Área de Reabilitação Urbana (ARU) devem, em todos os casos, contribuir para a sua melhoria formal e funcional.
2. Para o efeito, as obras relativas a edifícios devem:
 - a) Contribuir para a mistura funcional equilibrada, entre funções terciárias e habitacionais, e para a animação vivencial do espaço público
 - b) Respeitar, consolidar e/ou rematar o conjunto volumétrico em que se inserem
 - c) Considerar o valor patrimonial de edifícios existentes
 - d) Visar a existência de edifícios com reconhecida qualidade arquitetónica

Artigo 2.º Usos dos edifícios

1. O rés-do-chão dos edifícios deve destinar-se a funções terciárias, restauração ou indústria artesanal, assegurando fácil relação com o espaço público
2. Numa perspectiva funcional a Avenida considera-se dividida em três partes:
 - a) Troço A, da Ponte Praça à Travessa do Mercado, no qual deve prevalecer mistura de funções terciárias, nomeadamente comerciais, culturais e de restauração.
 - b) Troço B, da Travessa do Mercado até à Rua Luís Gomes de Carvalho, em que a função dominante deve ser habitacional.
 - c) Troço C, da Rua Luís Gomes de Carvalho à Estação Ferroviária, em que os usos dominantes devem ser comerciais, hotelaria e serviços públicos.

Artigo 3.º Conjuntos volumétricos

1. Os edifícios a reconstruir ou ampliar não podem em nenhum caso ultrapassar os limites volumétricos estabelecidos no Anexo nº 4, Desenho de Enquadramento Volumétrico dos Edifícios, traduzidos em:
 - a) Manutenção do alinhamento e da cércea existentes em todos os casos em que o Desenho seja omissivo a este respeito.
 - b) Cércea máxima, estabelecida em alçado, por vezes complementada por implantação do edifício fixada em planta.
2. A cércea referida no número 1 b) corresponde à linha de interceção entre a fachada do edifício e a cota superior da cobertura do último piso, não considerando eventual piso recuado.
3. É admitida, a cota superior à da cércea, a existência de:
 - a) Platibanda ou guarda de terraço.
 - b) Volume edificado que cumpra as duas seguintes disposições:
 - Inserir-se em volume delimitado por planos oblíquos com inclinação de 30.º passando, à cota da cércea, por cada um dos limites do edifício, exceto quando encoste a empena pré-existente;
 - Não ultrapassar os 3,5 metros acima da cércea.

Artigo 4.º Reconhecimento da qualidade patrimonial de edifícios existentes

1. Os edifícios existentes, considerando o valor patrimonial de cada um e confrontando-o com o conjunto volumétrico em que se insere, são agrupados em duas categorias (ver Anexos 4 e 5):
 - a) A dos edifícios a que se reconhece algum simbolismo ou valor patrimonial, que importaria preservar;
 - b) A dos edifícios em que tal não é reconhecido.
2. Os edifícios referidos na alínea a) do número anterior:
 - a) Devem ser conservados ou reabilitados, conferindo-lhes aptidões funcionais para usos preferencialmente terciários ou de restauração;
 - b) Admite-se que sejam ampliados ou reconstruídos quando inseridos em conjuntos volumétricos em que, conforme Artigo 3º, tal se mostre recomendável, sendo que neste caso deverão ser mantidas memórias, claramente perceptíveis, do edifício a demolir.

Artigo 5.º Qualidade arquitetónica

1. Os projetos de reabilitação ou reconstrução de edifícios devem visar essencialmente uma adequada inserção no ambiente urbano, considerando as características do conjunto onde se inserem e a qualidade do próprio projeto.
2. Para o efeito, o licenciamento das obras de maior impacto deve ser precedido de parecer de Comissão Especializada, a constituir para o efeito pela Câmara Municipal.
3. Consideram-se, nomeadamente, obras de maior impacto:
 - a) As que se inserem em gaveto
 - b) As de edifícios a que se reconheça valor patrimonial mas para os quais se admite significativo aumento volumétrico, sendo abrangidas pelo artigo 3º, nº1, alínea b e pelo artigo 4º nº1 alínea a.
 - c) As de edifícios para as quais se estabelecem duas cêrceas máximas relativas à fachada principal (artigo 3º nº1 alínea b), para resolução da empena existente e organização da articulação de dois conjuntos volumétricos.

SECÇÃO 2. REGRAS EXECUTÓRIAS E PEREQUATIVAS.

Artigo 6.º Cadastro a considerar nas operações de reabilitação

1. A transformação de edifícios existentes poderá ir ocorrendo caso a caso, em cada um dos prédios constituídos, salvo nas situações referidas no número 2.
2. Algumas transformações devem ser antecedidas de emparcelamento de prédios, situações assinaladas no Anexo 5, Quadro de Identificação e Tipificação das Parcelas, no qual já são nomeados como um único prédio.

Artigo 7.º Iniciativa executória

1. A iniciativa de transformação de cada edifício é da responsabilidade do respetivo proprietário, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
2. A CMA pode tomar a iniciativa de reabilitação e renovação de cada edifício, usando para tal todos os instrumentos legais de que dispõe, nomeadamente a intimação para realização de obras e a consequente realização de obras em substituição do proprietário, a expropriação por utilidade pública ou a venda forçada.
3. A Câmara deve, especialmente, dinamizar a ocorrência de processos de reabilitação ou renovação nos edifícios mais marcantes ou com maior potencial transformativo, os quais são assinalados no Anexo 5.

Artigo 8.º Tipologia de situações, numa perspetiva perequativa

1. Assume-se como edificabilidade padrão para efeitos perequativos os edifícios de quatro pisos ocupando 70% do lote.
2. Face às regras estabelecidas para a transformação dos edifícios ocorrem, numa perspetiva perequativa, as seguintes situações tipológicas:
 - a) Edifícios cuja volumetria atual ultrapassa a edificabilidade padrão - A
 - b) Edifícios cuja volumetria é ou possa ser, após ampliação, próxima da edificabilidade padrão - B
 - c) Edifícios cuja volumetria não é nem possa ser próxima da edificabilidade padrão - C
 - d) Edifícios que devem ser demolidos e reconstruídos, com aumento volumétrico que ultrapasse a edificabilidade padrão - D
 - e) Edifícios que podem ser demolidos ou reconstruídos, com aumento volumétrico que ultrapasse a edificabilidade padrão, mas que devem manter memórias dos edifícios atuais - E
3. No Anexo 5, de Identificação de Parcelas, cada um dos edifícios existente é integrado numa destas situações tipológicas.

Artigo 9.º Perequação

1. São adotados mecanismos perequativos para que os prédios que integram as categorias tipológicas com edificabilidade superior à padrão (tipologias D e E) compensem as de edificabilidade inferior (tipologia C).
2. É criado um Fundo de Compensação, cuja gestão fica a cargo da CMA (ou de entidade gestora criada para a dinamização do programa de reabilitação), que assegurará a receção e pagamento de compensações, para além da demais gestão financeira do processo.
3. As operações urbanísticas em prédios das tipologias D e E pagam uma compensação em numerário no valor de 150€/m² de área bruta de construção acima dos 4 pisos, a qual constitui uma parcela adicional integrante da correspondente taxa.
4. Nas operações de tipologia E do valor calculado conforme número 2 serão abatidos os custos adicionais decorrentes da manutenção de memórias do edifício existente
5. A reabilitação dos prédios da tipologia C goza de apoio financeiro, que poderá oscilar entre os 25% e os 50% do custo das respetivas obras, ponderado em função do reconhecimento do valor patrimonial do prédio, da premência das obras a realizar e da situação financeira do Fundo.
6. O direito referido em 5 só poderá concretizar-se quando o Fundo disponha das verbas para tal necessárias.

5. Propostas Complementares

Do esforço de leitura do território aquando enquadramento da Avenida na Cidade, resultou a ideia de que a Avenida deve ser entendida como parte integrante de um Eixo entre Rossios e de que a questão central que merece ser abordada é a da **Reabilitação do Centro de Aveiro**.

Sugere-se, em consequência, o desenvolvimento de vários projetos articulados entre si, o da Qualificação da Avenida, objeto desta proposta, mas também projetos para:

- EXPLICITAÇÃO E REFORÇO DO CENTRO DA CIDADE
- ROSSIO DA ESTAÇÃO, INTERMODAL DE TRANSPORTES
- ROSSIO DA RIA, “MÃE DE ÁGUA” DA ESTRUTURA ECOLÓGICA

O primeiro poderá integrar área de Reabilitação Urbana, alargando e recentrando a intervenção proposta para a Avenida.

Os dois seguintes podem ser, cada um deles, objeto de intervenção enquadrada em Unidade de Execução, para as quais já se sugere, nas páginas seguintes, programa e desenho preliminares.

5. Propostas Complementares

QUESTÃO CENTRAL: A REABILITAÇÃO DO CENTRO DE AVEIRO



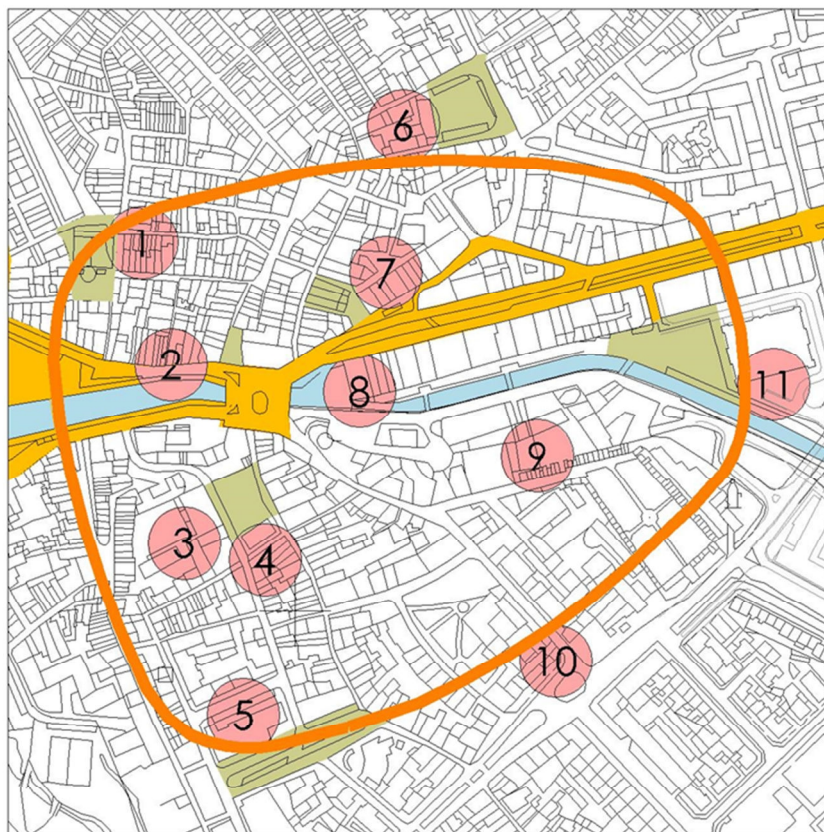
5. Propostas Complementares

EXPLICITAÇÃO E REFORÇO DO CENTRO DA CIDADE

FÓRUM – EFEITO DE RECENTRAGEM DA CIDADE DE AVEIRO

CANAL DO COJO – PRIMEIRO EIXO DE EXPANSÃO DAS DINÂMICAS DO CENTRO

AVENIDA CENTRAL – FUTURO EIXO DE EXPANSÃO DAS DINÂMICAS DO CENTRO



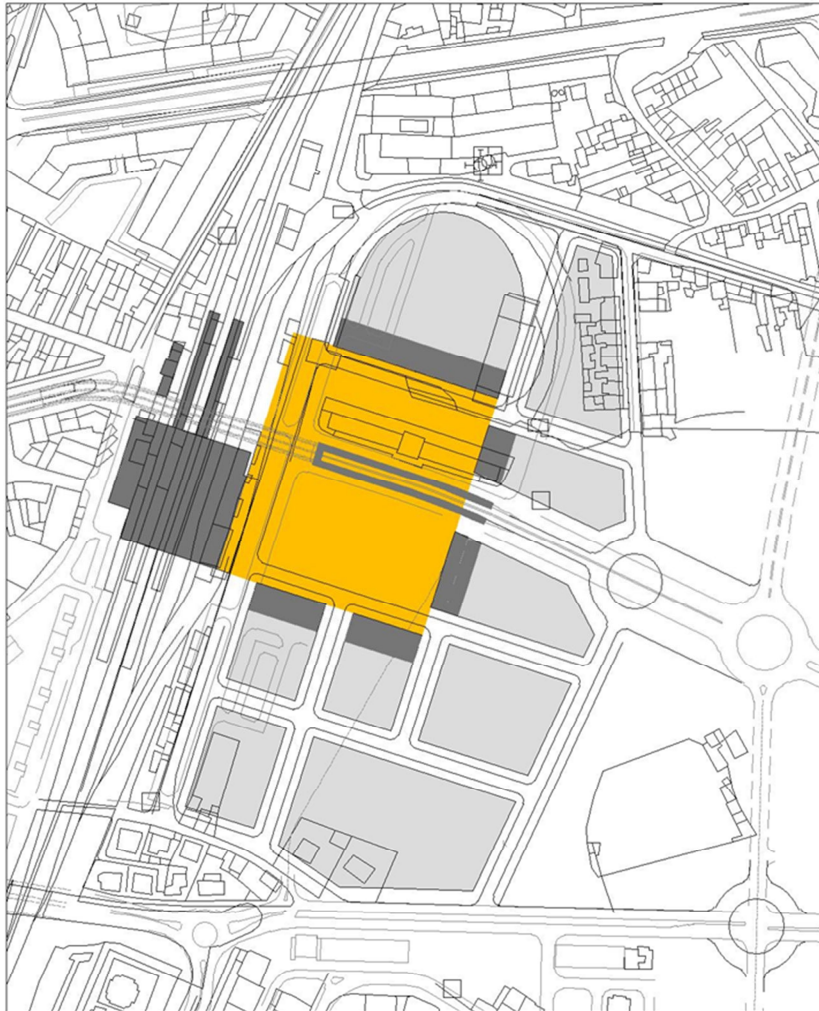
ESPAÇO POENTE DA AVENIDA

DINAMIZAÇÃO DO CENTRO DE AVEIRO A PARTIR DE 1999

1. PRAÇA DO PEIXE
2. PRAÇA MELO FREITAS
3. TEATRO AVEIRENSE
4. PRAÇA DA REPÚBLICA (PAÇOS DO CONCELHO)
5. PRAÇA MARQUÊS DE POMBAL (TRIBUNAL)
6. LARGO CAPITÃO MAIA MAGALHÃES
7. LARGO JAIME MAGALHÃES LIMA (BIBLIOTECA)
8. ASSEMBLEIA MUNICIPAL
9. CENTRO COMERCIAL FÓRUM
10. SÉ DE AVEIRO
11. PRAÇA DO MERCADO MANUEL FIRMINO

5. Propostas Complementares

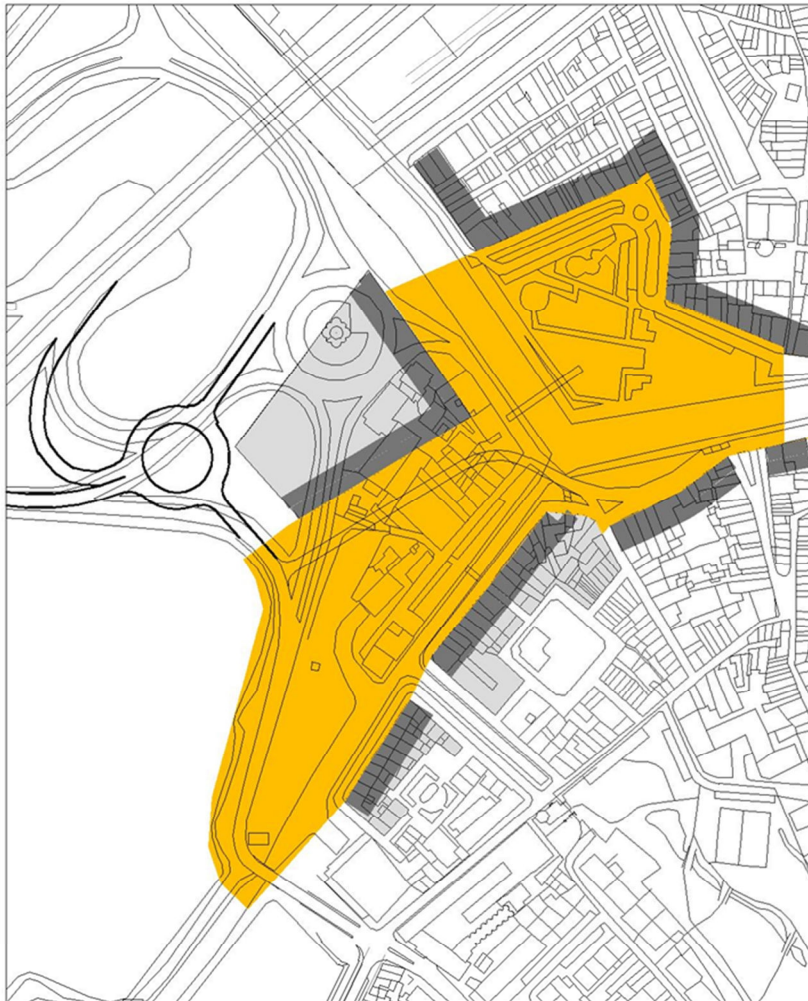
ROSSIO DA ESTAÇÃO, INTERMODAL DE TRANSPORTES



- **INTERMODAL DE TRANSPORTES**
 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
 - ESTAÇÃO RODOVIÁRIA
 - PONTO RECOLHA DE BUGAS E BICICLETAS
- **ROSSIO, INCLUINDO ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL**
- **OCUPAÇÃO URBANA COM DENSIDADE ELEVADA INCLUINDO COMÉRCIO, SERVIÇOS E HABITAÇÃO**
- **ELABORAÇÃO DE PP E CONSTITUIÇÃO DE UNIDADE DE EXECUÇÃO (COM CONSEQUENTE PEREQUAÇÃO) GARANTINDO A VIABILIDADE ECONÓMICA DA OPERAÇÃO URBANÍSTICA**

5. Propostas Complementares

ROSSIO DA RIA, “MÃE DE ÁGUA” DA ESTRUTURA ECOLÓGICA



- **ALTERAÇÃO DO NÓ RODOVIÁRIO, NOMEADAMENTE DO POSICIONAMENTO DA ROTUNDA, OCUPANDO ESPAÇOS JÁ COMPROMETIDOS**
- **EXTENSÃO DO ROSSIO PARA A OUTRA MARGEM DO CANAL, ABRINDO À RIA, O QUE EXIGE DEMOLIÇÃO DAS CONSTRUÇÕES EXISTENTES**
- **CONJUNTO EDIFICADO DE GRANDE IMPORTÂNCIA PARA:**
 - ENQUADRAR/FORMATAR O ROSSIO
 - “ESCONDER” A A25 E O NÓ RODOVIÁRIO
 - INTEGRAR ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL DE RECEPÇÃO E ALUGUER DE BICICLETAS
 - PERMITIR A VIABILIDADE ECONÓMICA DA OPERAÇÃO
- **ELABORAÇÃO DE PP E CONSTITUIÇÃO DE UNIDADE DE EXECUÇÃO**
- **(CONFRONTANDO-SE COM SERVIDÕES JUSTIFICA-SE POR QUALIFICAÇÃO DA REDE ECOLÓGICA E URBANA)**

6. Sugestões Executórias

6.1. ENQUADRAMENTO LEGAL

As propostas urbanísticas apresentadas, seja para a Avenida, seja para o Rossio da Ria, seja para o Rossio da Estação, não estão em conformidade com os PMOT em vigor, exigindo a sua alteração.

Para o caso dos dois Rossios, bastará alterar o Plano de Urbanização e sujeitar cada um deles a Unidade de Execução por Cooperação ou por Imposição Administrativa, uma vez que o conteúdo e importância dos respetivos programas justificam disponibilização da Câmara para um envolvimento direto.

Já as propostas apresentadas para a Avenida, porque preveem uma transformação volumétrica dos edifícios muito variável, em função das pré-existências, justificariam a utilização da figura Plano de Pormenor. Não obstante, porque se teme o arrastamento no tempo da elaboração de um tal plano, sugere-se (embora não seja a solução tecnicamente mais adequada) que também esta intervenção seja enquadrada numa alteração do Plano de Urbanização.

Apresenta-se então, no ponto seguinte, uma proposta para alteração do PU, incluindo a Avenida e os Rossios.

Pretendendo-se uma efetiva qualificação da Avenida, tal não será, contudo, suficiente. O caminho que se sugere é o da delimitação de uma Área de Reabilitação Urbana (DL 307/2009, alterado pela Lei 32/2012), com a adoção de um conjunto de medidas de incentivo e pressão sobre os proprietários e, também, dispondo-se o município a intervenções diretas supletivas.

A Área de Reabilitação Urbana poderá integrar apenas a Avenida, mas poderá também ser mais alargada. Afigura-se até conveniente que abranja todo o Centro da Cidade (talvez apenas o mais restrito, centrado na Ponte Praça/início da Avenida). Poderá incluir também o Rossio da Ria. E poderá ainda integrar o Rossio da Estação, opção que teria a vantagem de incluir a intervenção económica mais favorável, perspetivando uma perequação mais alargada.

6. Sugestões Executórias

6.2. ALTERAÇÕES AO PLANO DE URBANIZAÇÃO (PROPOSTA)

Apresenta-se, em seguida, o que poderá ser a alteração de zonamento a introduzir no Plano de Urbanização. Acrescenta-se, aqui, a correspondente regulamentação.

Art.º UOPG da Avenida

1. A zona 1, coincidente com a UOPG Avenida Dr. Lourenço Peixinho, deve integrar Área de Reabilitação Urbana, para desenvolvimento do seguinte programa:
 - a) Qualificação do espaço público, privilegiando a função de estadia pedonal e evitando tráfego de atravessamento automóvel
 - b) Reabilitação e efetiva utilização dos edifícios
 - c) Ações persistentes e participadas de animação sociocultural.
2. Os usos dos edifícios devem garantir mistura funcional em todos os troços, sendo que:
 - a) No traço nascente, até ao cruzamento do Teatro Avenida, devem prevalecer os usos comerciais, culturais e de restauração
 - b) No topo poente, à Estação, os usos dominantes devem ser comerciais, hotelaria e serviços públicos.
 - c) Na restante parte, troço central, as funções residenciais devem ser dominantes.
 - d) Ao longo de toda a Avenida o rés-do-chão dos edifícios deve destinar-se a funções não habitacionais.
3. Esta zona fica sujeita às seguintes regras urbanístico-arquitetónicas:
 - a) Prioridade à consolidação e remate de conjuntos volumétricos, partindo da situação atual e resultando:
 - a.1) Conjuntos de 6/7 pisos, conjuntos de 4 pisos, e conjuntos de 2/3 pisos
 - a.2) Edifícios que organizam a articulação entre os conjuntos ou edifícios de 6/7 pisos e os conjuntos de menor altura, anulando empenas cegas.
 - b) Respeito pelos edifícios a que se reconheça algum valor patrimonial, traduzido em:
 - b.1) Conservação e reabilitação dos edifícios integrantes de conjuntos de menor altura.
 - b.2) Manutenção de memórias nos edifícios que, integrantes de conjuntos de maior altura, sejam reconstruídos ou ampliados.

-
- c) Prevalência da atitude de conservação/reabilitação e especial exigência de qualidade arquitetônica nos edifícios de gaveto.
 - d) Adoção de mecanismos perequativos:
 - d.1) Considerando como aproveitamento-padrão os edifícios de 4 pisos ocupando 70% da área da parcela.
 - d.2) Garantindo que as reconstruções originando edifícios de 6/7 pisos subsidiem a reabilitação dos edifícios que se deverão manter com 2/3 pisos.
4. A delimitação de Área de Reabilitação Urbana deve ser complementada por:
- a) Regulamentação perequativa, em conformidade com o estabelecido em 3.d)
 - b) Regulamentação da fiscalidade sobre o imobiliário, por forma a pressionar e incentivar a reabilitação e o efetivo uso dos edifícios.
 - c) Mobilização de todos os demais instrumentos legais - de incentivo, penalização e substituição - que possam suscitar atitudes de reabilitação e valorização.
 - d) Criação pelo município de uma Bolsa de Arrendamento e Venda de edifícios a custos controlados, na qual os proprietários possam colocar os respetivos prédios, evitando penalidades fiscais pelo mau estado de conservação ou pelo não uso.

Art.º UOPG do Rossio da Ria

1. A UOPG Rossio da Ria (que inclui zonas edificatória, verde e viária) deve corresponder a unidade de execução sujeita a sistema de cooperação ou de imposição administrativa, visando a execução do seguinte programa:
- a) Alteração do nó rodoviário, remetendo a rotunda para ponte e diminuindo a área que lhe é afeta.
 - b) Expansão do atual Rossio para a outra margem do canal, assegurando relação com a Ria e perspectivando criação contígua de zona aquática de lazer.
 - c) Construção de conjunto edificado, com frente contínua, formatando o Rossio.

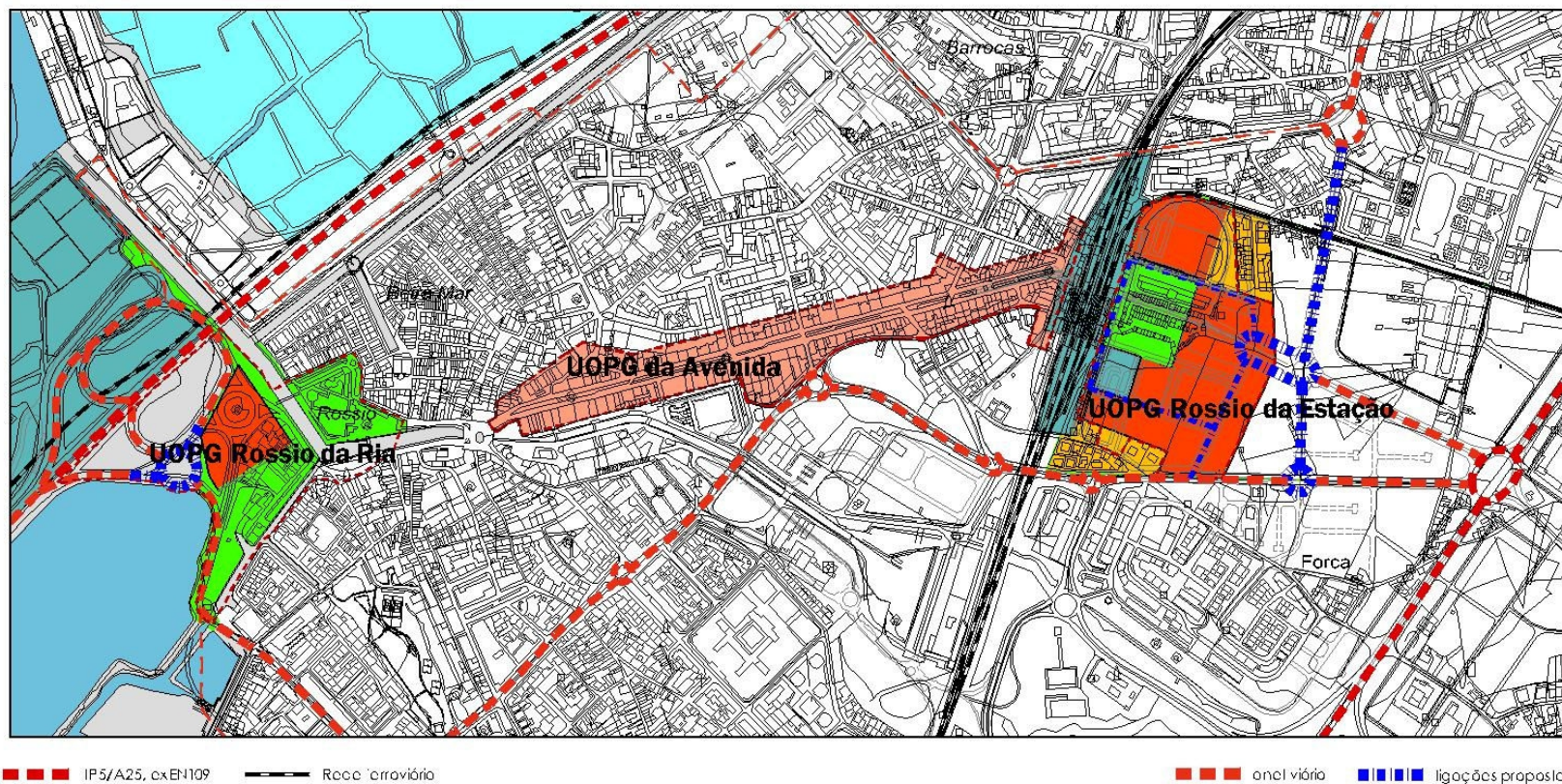
-
2. Usos dos edifícios:
 - a) Usos mistos com predominância das funções terciárias
 - b) Silo automóvel com acesso a partir do nó rodoviário e assegurando serviço de bicicletas
 3. Esta zona fica sujeita às seguintes regras urbanístico-arquitetónicas:
 - a) Frente edificada contínua confrontante com rossio e canal, não ultrapassando os três pisos
 - b) Área bruta de construção < 20 000 m²

Art.º UOPG do Rossio da Estação

1. A UOPG Rossio da Estação (que inclui zonas edificatória, espaço aberto e equipamento) deve corresponder a unidade de execução sujeita a sistema de cooperação ou de imposição administrativa, visando a execução do seguinte programa:
 - a) Reforço de intermodal de transportes, integrando a estação ferroviária, estação rodoviária, estacionamento automóvel e serviço de bicicleta (este a poente do caminho de ferro)
 - b) Criação de Rossio, entendido como grande espaço público, aberto e polivalente, de usos mistos
 - c) Construção de conjunto edificatório de enquadramento do Rossio.
2. Esta zona fica sujeita às seguintes regras urbanístico-arquitetónicas:
 - a) Malha ortogonal desenhada a partir dos limites do Rossio
 - b) Edifícios com frente contínua paralela aos arruamentos
 - c) Área bruta de construção < 120 000 m², não incluindo equipamentos

6. Sugestões Executórias

6.2. ALTERAÇÕES AO PLANO DE URBANIZAÇÃO (PROPOSTA)



6. Sugestões Executórias

6.3. ÁREA DE REABILITAÇÃO URBANA (PROPOSTA PRELIMINAR)

Área a delimitar:

- Necessariamente o perímetro de intervenção da Avenida constante nas plantas dos Anexos 1 e 2.
- Pode ser mais alargada (conforme atrás referido)

Opções Estratégicas e Ações Estruturantes (podendo estas ser autónomas, mas necessariamente articuladas):

- Reconstrução do espaço público da Avenida, privilegiando a função pedonal.
- Criação de um quadro de pressões e incentivos à reabilitação e efetivo uso dos edifícios, a concretizar pelos proprietários
- Reabilitação programada de alguns edifícios, com potencial de “âncora” e/ou valor simbólico.
- Estruturação de uma dinâmica de animação sociocultural, com continuidade temporal

Modelo de Gestão:

- Opção por operação de Reabilitação Urbana “Sistemática”
- Constituição de um gabinete municipal com a função exclusiva de dinamizar a operação (podendo ser, ou não, uma entidade gestora do tipo empresarial).
- Abertura à hipótese de constituição de “Fundo de Investimento Imobiliário”, com recursos públicos e privados (imobiliários e/ou financeiros), perspetivando “administração conjunta” e “empreitada única” para operações urbanísticas assumidas como estratégicas.
- Dinamização e acompanhamento de ações individualizadas dos proprietários, desejavelmente as mais frequentes, já que a reabilitação prevista para a maioria dos edifícios ocorrerá nos limites de cada parcela.

Instrumentos de Apoio e Incentivo:

- Apoios financeiros do Estado (esperam-se a todo o momento) e, se possível, do próprio Município.
- Apoios financeiros à reabilitação decorrentes do modelo perequativo (ver proposta de regulamentação perequativa, que inclui criação de Fundo de Compensação).
- Isenção ou redução de taxas urbanísticas.
- Incentivos fiscais (ver proposta relativa à regulamentação da fiscalidade)
- Criação de uma bolsa facilitadora e incentivadora de arrendamentos e vendas a custos controlados (ver proposta relativa à regulamentação da fiscalidade).

Instrumentos impositivos e de pressão

- Intimação e, quando caso disso, obras coercivas
- Expropriação de utilidade pública
- Venda forçada
- Arrendamento forçado
- Penalidades fiscais (ver proposta relativa à regulamentação da fiscalidade)

6. Sugestões Executórias

6.4. FISCALIDADE RELATIVA AO IMOBILIÁRIO (PROPOSTA)

A proposta é organizada em formato de regulamento, cuja aprovação e entrada em vigor deverá ocorrer aquando deliberação de delimitação e institucionalização da Área de Reabilitação Urbana, ou na sua sequência.

Artigo .º Imposto municipal sobre imóveis (IMI)

Os prédios integrantes da área de Reabilitação Urbana (incluindo cada uma das respetivas frações) ficam sujeitos aos seguintes procedimentos para a fixação da taxa de IMI:

- a. Levantamento da situação pela Câmara Municipal, identificando prédios em ruína, prédios degradados e prédios devolutos.
- b. Notificação dos proprietários dos prédios em ruína e/ou devolutos de que, a manter-se a situação passados dois anos, a taxa do IMI é duplicada (decisão com base no CIMI, art.º 112, n.º 3 e 15).
- c. Notificação dos proprietários dos prédios degradados de que, a manter-se a situação passados dois anos, a taxa do IMI é aumentada em 30% (decisão com base no CIMI, art.º 112, n.º 8).
- d. No caso dos prédios identificados como devolutos e notificados nos termos da alínea b) serem arrendados, a taxa do IMI sofre uma redução de 50% (decisão com base no CIMI, art.º 112, n.º 6 e n.º 7, aplicados cumulativamente).
- e. No caso dos prédios identificados como em ruína ou como degradados e notificados nos termos das alíneas b) ou c) serem objeto de reabilitação, são isentos de IMI pelo período de dois anos a contar do ano da respetiva licença camarária, sendo a reabilitação certificada à posteriori pela Câmara Municipal (conforme Estatuto dos Benefícios Fiscais, art.º 45, n.º 1 e 3)
- f. Na sequência da obra de reabilitação, estes prédios, desde que efetivamente utilizados, são isentos de IMI por período de cinco anos (decisão com base no Estatuto dos Benefícios Fiscais, art.º 71, n.º 7 e 19)
- g. Será criada pela Câmara Municipal uma Bolsa de Arrendamento e Venda de edifícios a custos controlados
- h. Os proprietários poderão solicitar a integração dos respetivos edifícios na Bolsa referida na alínea g), ficando nesse caso desobrigados dos agravamentos fiscais referidos nas alíneas b) e c).

Artigo .º Imposto municipal de transações (IMT)

As transações de prédios integrantes da Área de Reabilitação Urbana ficam isentas de IMT quando:

- a. A aquisição se destine à reabilitação, desde que a obra se realize no período de dois anos, sendo a reabilitação certificada à posteriori pela Câmara Municipal (conforme Estatuto dos Benefícios Fiscais, art.º 45, n.º 2 e 3).
- b. A aquisição se destine a habitação própria permanente e corresponda à primeira transação onerosa após reabilitação (decisão com base no Estatuto dos Benefícios Fiscais, art.º 71, n.º 8 e 15).

Artigo .º Outras disposições fiscais

Em conformidade com o Estatuto dos Benefícios Fiscais, a tributação associada à reabilitação de prédios integrantes da Área de Reabilitação Urbana goza dos seguintes benefícios:

- a. Fundo de Investimento Imobiliário criado para a reabilitação de prédios da Área goza de isenções de IRC (art.º 71, n.º 1 a 3) e de deduções em IRS consequentes (art.º 71, n.º 12 a 16)
- b. Encargos de reabilitação até 30% do total e até 500 € são dedutíveis na coleta do IRS (art.º 71, n.º 4).
- c. Rendimentos prediais e mais-valias de prédios reabilitados podem ser tributados à taxa autónoma de 5% (art.º 71, n.º 5 e 6).

PROPOSTA PARA A QUALIFICAÇÃO DA
AVENIDA DOUTOR LOURENÇO PEIXINHO

ANEXOS

Abril de 2013

Equipa

Universidade de Aveiro

Jorge Carvalho, Frederico Moura e Sá (DCSPT)

Carlos Borrego, Jorge Amorim, Cláudia Pimentel, Joana Valente (DAO-CESAM)

Bruno Soares Architectos

Luís Jorge Bruno Soares, Henrique Bruno Soares

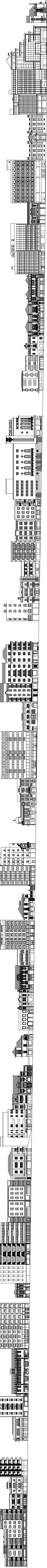
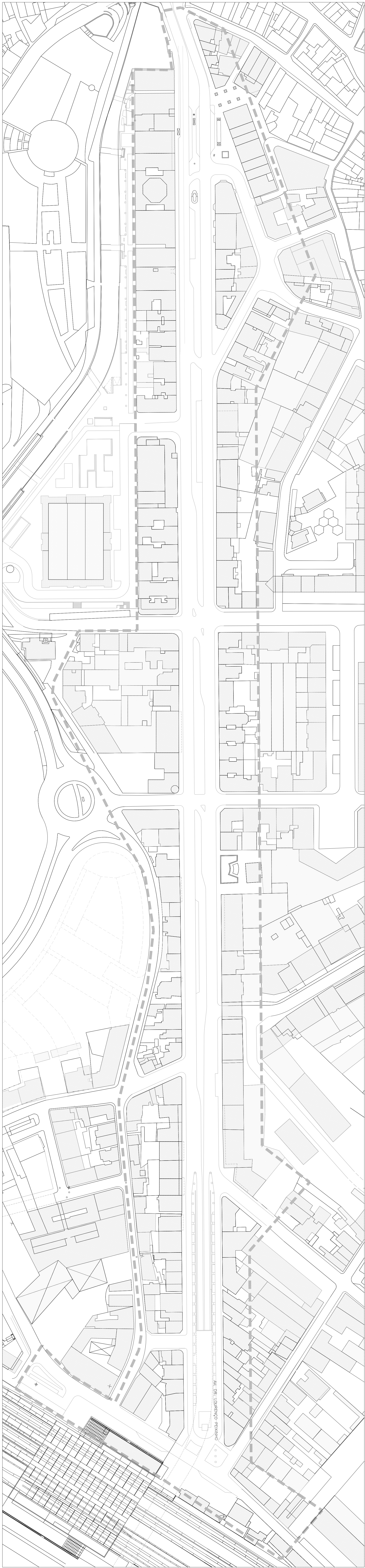
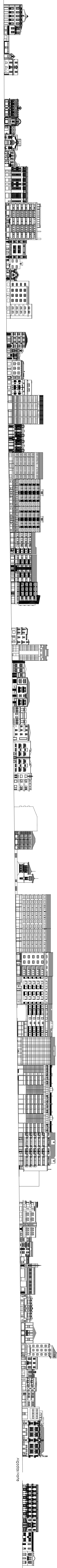
Câmara Municipal de Aveiro

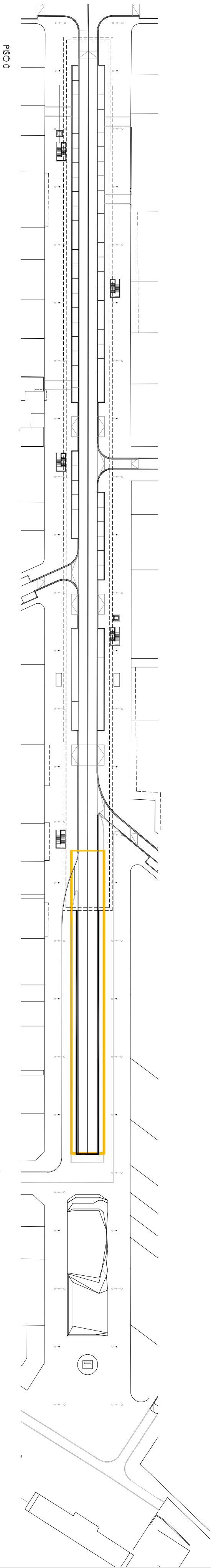
Higino Póvoa, Ângela Cunha, Paulo Marinheiro, João Pontes, Maria João Tavares, Florbela Matos

Índice

Anexos

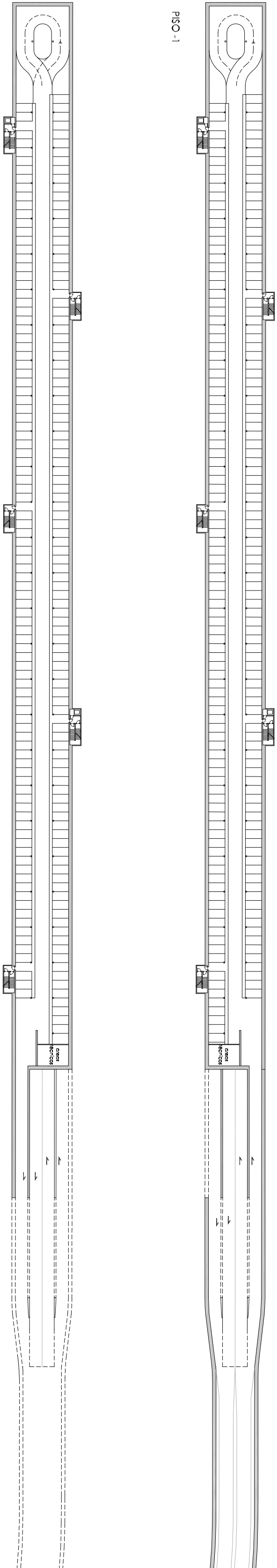
1. Situação Existente
2. Projeto base para Espaço Público
3. Projeto base para Estacionamento enterrado
4. Enquadramento Volumétrico dos Edifícios



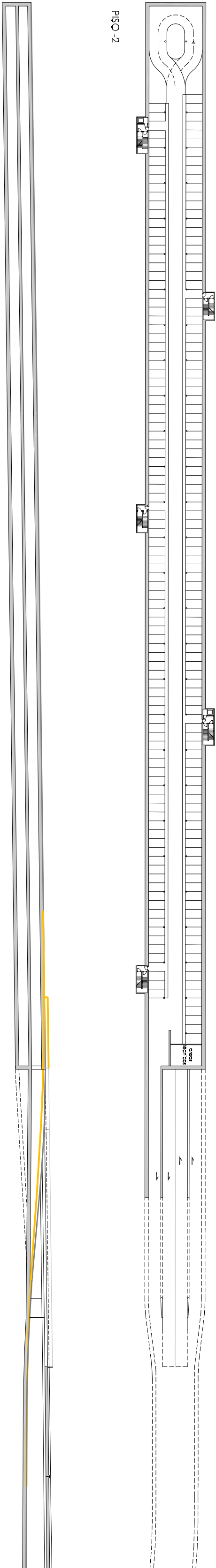


PISO 0

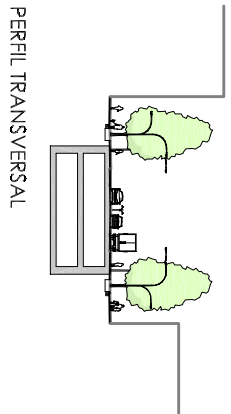
PISO -1



PISO -2



PERFIL LONGITUDINAL



03	2013 Abril	esc.	1 / 1000
		ref.	MAC 04 13
Avenida Dr. Lourenço Peixinho			
Projeto base para o Estacionamento Enterrado			

Nº de edifícios	7				13				14			
	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Superfície construída (m²)	1				7				13			
	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

1				7				13			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

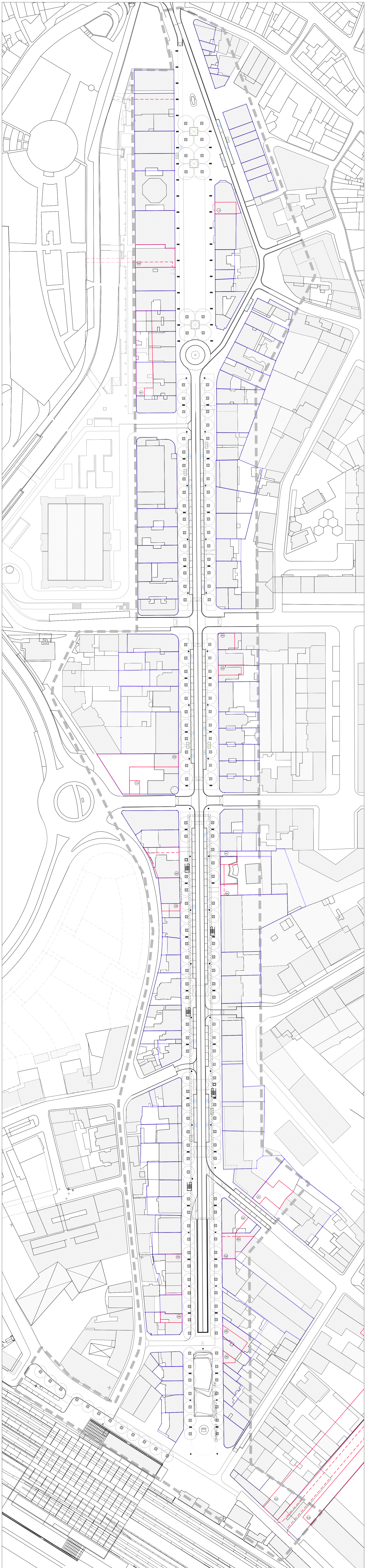
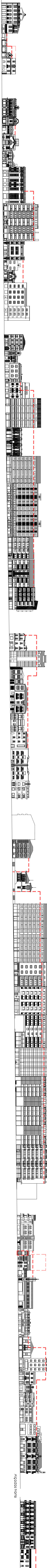
33				34				37			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

101				102				103			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

148				149				150			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

183				184				185			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

1				2				3			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C



1				2				3			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

4				5				6			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

7				8				9			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

10				11				12			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

13				14				15			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

16				17				18			
C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

--- Informação do projeto de arquitetura
--- Informação do projeto de engenharia
--- Informação do projeto de paisagem
--- Informação do projeto de urbanismo
--- Informação do projeto de infraestrutura
--- Informação do projeto de equipamentos públicos
--- Informação do projeto de mobilidade
--- Informação do projeto de segurança
--- Informação do projeto de meio ambiente
--- Informação do projeto de patrimônio cultural
--- Informação do projeto de patrimônio histórico
--- Informação do projeto de patrimônio natural
--- Informação do projeto de patrimônio urbano
--- Informação do projeto de patrimônio rural
--- Informação do projeto de patrimônio marinho
--- Informação do projeto de patrimônio aéreo
--- Informação do projeto de patrimônio espacial
--- Informação do projeto de patrimônio temporal
--- Informação do projeto de patrimônio social
--- Informação do projeto de patrimônio econômico
--- Informação do projeto de patrimônio político
--- Informação do projeto de patrimônio religioso
--- Informação do projeto de patrimônio artístico
--- Informação do projeto de patrimônio científico
--- Informação do projeto de patrimônio tecnológico
--- Informação do projeto de patrimônio digital
--- Informação do projeto de patrimônio virtual
--- Informação do projeto de patrimônio intangível
--- Informação do projeto de patrimônio imaterial
--- Informação do projeto de patrimônio cultural
--- Informação do projeto de patrimônio histórico
--- Informação do projeto de patrimônio natural
--- Informação do projeto de patrimônio urbano
--- Informação do projeto de patrimônio rural
--- Informação do projeto de patrimônio marinho
--- Informação do projeto de patrimônio aéreo
--- Informação do projeto de patrimônio espacial
--- Informação do projeto de patrimônio temporal
--- Informação do projeto de patrimônio social
--- Informação do projeto de patrimônio econômico
--- Informação do projeto de patrimônio político
--- Informação do projeto de patrimônio religioso
--- Informação do projeto de patrimônio artístico
--- Informação do projeto de patrimônio científico
--- Informação do projeto de patrimônio tecnológico
--- Informação do projeto de patrimônio digital
--- Informação do projeto de patrimônio virtual
--- Informação do projeto de patrimônio intangível
--- Informação do projeto de patrimônio imaterial

Avendo Dr. Lourenço Paixão
Engenheiro responsável pelos edifícios